# ШКОЛА ШТУРМУЮЩИХ НЕБО

SHOUT
SHARE
IT

# Annotation

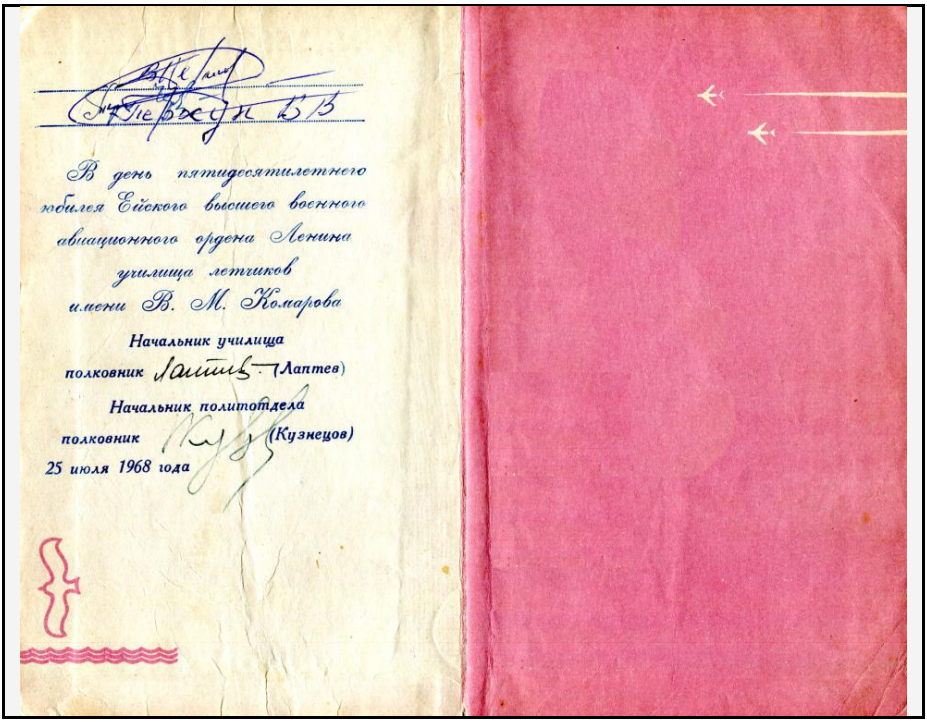
Книга «Школа штурмующих небо» — это документальный очерк о пятидесятилетнем пути Ейского военного училища. Ее страницы прежде всего посвящены младшему поколению воинов-авиаторов и всем тем, кто любит небо. В ней рассказывается о том, как военные летные кадры совершенствуют свое мастерство, готовятся с достоинством и честью защищать любимую Родину, завоевания Великого Октября.


- Школа штурмующих небо
  - 
  - Мы гордимся родным училищем
  - МОРЯКИ ОБРЕТАЮТ КРЫЛЬЯ
    - 
    - От летающей «этажерки» до летающей лодки
    - На зов революции
    - Они выросли в пламени
  - В ГОРОДЕ РУССКОЙ МОРСКОЙ СЛАВЫ
    - 
    - Крылья набирают силу
    - «Заколдованный круг»
    - Сто метров — не высота!
    - Испытание Севером
  - В ОПРАВЕ АЗОВСКОГО МОРЯ
    - 
    - Когда авиаторы плачут…
    - Большому кораблю — большое плавание
    - Голос партии
    - Уроки мужества
    - Оскорбленное самолюбие
    - О чем писала газета «Летчик»
    - С маркой «Ейская»
    - Пехота, не пыли!
    - Тучи над миром
    - Испытание огнем
  - В ВИХРЯХ ВОЙНЫ
    - 
    - Стоял июнь
    - Враг пришел…
    - Малоизвестная ошибка Гитлера
    - Мы вернемся, море!
    - Доказательство от противного

- Здравствуй, Ейск!
- ЗОЛОТЫЕ ЗВЕЗДЫ УЧИЛИЩА
  - 
  - Истребитель истребителей
  - Шахтер и небо
  - …И на одном моторе
  - Бесстрашный Нельсон
  - Грозный буревестник
  - Боец-универсал
  - Сын народа
  - Алим Байсултанов
  - Цена секунды
  - Короткой очередью
  - Один из первых
  - Комиссар
  - Подвиг Петра Игашева
  - «Крестник» маршала
  - Риск
  - Ведущий
  - Балтиец
  - Есть — на самолеты!
  - На крыльях дальней авиации
  - Всепогодный штурман
  - На Северном флоте
  - На Черном море
  - На Тихом океане
  - На суше
- СЕМЬСОТ КИЛОМЕТРОВ — НЕ СКОРОСТЬ
  - 
  - Так держать!
  - «Методический чемодан»
  - Конец боевой поршневой авиации
- ЗА ЗВУКОВЫМ БАРЬЕРОМ
  - 
  - Веление времени
  - Скачок
  - Теперь бы в космос!
  - Подвиг
  - Радость творчества
  - Вторая жизнь космонавта Комарова
- К новым свершениям!
- ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА — ВОСПИТАННИКИ ЕЙСКОГО АВИАУЧИЛИЩА
- СПИСОК ВЫПУСКНИКОВ, ЗАКОНЧИВШИХ ЕЙСКОЕ

ВЫСШЕЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ С ЗОЛОТОЙ МЕДАЛЬЮ
○ ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ

# Школа штурмующих небо



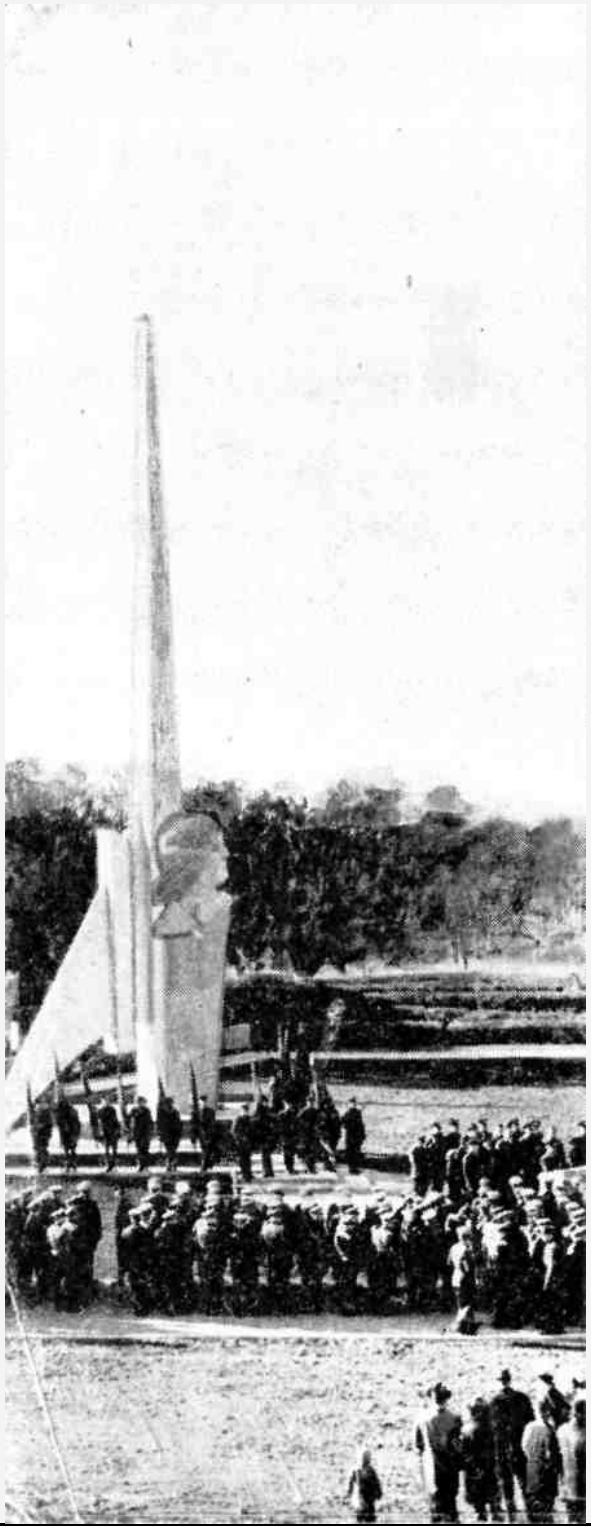
В день пятидесятилетнего
юбилея Ейского высшего военного
авиационного ордена Ленина
училища летчиков
имени В. М. Комарова

Начальник училища
полковник (Лаптев)

Начальник политотдела
полковник (Кузнецов)

25 июля 1968 года

***ЕЙСКОМУ ВЫСШЕМУ ВОЕННОМУ АВИАЦИОННОМУ ОРДЕНА ЛЕНИНА УЧИЛИЩУ ЛЕТЧИКОВ ИМЕНИ ДВАЖДЫ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ЛЕТЧИКА-КОСМОНАВТА СССР В. М. КОМАРОВА 50 ЛЕТ.***



Рассказ
о
боевом
пути
Ейского
авиаучилища

# ШКОЛА ШТУРМУЮЩИХ НЕБО

КРАСНОДАРСКОЕ
КНИЖНОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
1968

Ранним утром тысяча девятьсот восемнадцатого года с Невы поднялась летающая лодка конструкции Д. П. Григоровича. Она сделала круг над окраинами Петрограда и… взяла курс в космос, во всяком случае нацелилась в него носом, а поднялась же она тогда немногим выше Исаакиевского собора.

То был первый взлет советского человека, отважившегося штурмовать небо в огне гражданской войны, когда у ворот колыбели Октябрьской революции топтались полчища внутренней контрреволюции и иноземных захватчиков. То было первое рабочее утро первой советской школы морских летчиков, которая сейчас носит название — Ейское высшее военное авиационное ордена Ленина училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова. Путь авиаучилища — это путь советского народа и его славных Вооруженных Сил.

Пятьдесят лет минуло с тех пор, когда поднялись в небо первые красморлеты — инструктор и учлет. Выросло новое поколение, которое не знает, что такое пилотировать летающую лодку с ротативным мотором. Но молодежи хорошо известно, через какие испытания прошли их авиационные отцы и деды, завоевывая атмосферу.

Воздухоплаватели нового поколения высоко чтят традиции и ветеранов училища, боевые подвиги его воспитанников. Они с гордостью называют себя правнуками красморлетов — им подражают всегда и во всем.

25 июля 1968 года — славный юбилей. Ейскому высшему военному авиационному ордена Ленина училищу летчиков имени В. М. Комарова — пятьдесят! Это одно из старейших военных учебных заведений нашей страны.

Воспитанники училища покрыли себя немеркнущей славой в боях за социалистическую Родину на суше и на море: в период суровых испытаний гражданской войны и иностранной военной интервенции, при спасении челюскинцев и в годы Великой Отечественной войны.

За выдающиеся успехи в подготовке кадров для Военно-Воздушных Сил и боевые заслуги перед Родиной Советское правительство отметило школу военлетов высокой наградой: в 1943 году училищу был вручен орден Ленина.

Среди питомцев Ейского училища — более 200 Героев Советского Союза. А пятерым из них — М. В. Кузнецову, А. Е. Мазуренко, Н. Г. Степаняну, В. И. Ракову, Н. В. Челнокову — присвоено это высокое звание дважды.

В Ейском орлином гнезде обрели крылья первый Герой Советского Союза Анатолий Ляпидевский и один из первых

космонавтов СССР, командир космического корабля «Восход» полковник Павел Иванович Беляев. Многие воспитанники училища стали командирами частей и соединений, сыграли значительную роль в дальнейшем развитии Военно-Воздушных Сил страны и авиационной науки.

Книга «Школа штурмующих небо» — это документальный очерк о пятидесятилетнем пути Ейского военного училища. Ее страницы прежде всего посвящены младшему поколению воинов-авиаторов и всем тем, кто любит небо. В ней рассказывается о том, как военные летные кадры совершенствуют свое мастерство, готовятся с достоинством и честью защищать любимую Родину, завоевания Великого Октября.

# Мы гордимся родным училищем

У каждого военного летчика глубоко в сердце, как светлая радость, навсегда остается теплое воспоминание о родном училище. Мать мужества и воинского мастерства, военное училище формировало наше коммунистическое мировоззрение, закаляло волю, превращало нас, простых парней, в зрелых и решительных воздушных бойцов.

В Советской стране немало прославленных авиационных учебных заведений. Но наши сердца принадлежат одному из них — Ейскому высшему военному авиационному ордена Ленина училищу летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова. Мы — воспитанники училища — всегда говорим о нем с чувством искренней благодарности и большой гордости. И это понятно. Ведь рождение прославленной кузницы летных кадров тесно связано с первыми шагами Советской власти, победно шествовавшей по освобожденной советской земле, с практической деятельностью Владимира Ильича Ленина, направленной на укрепление молодого государства рабочих и крестьян.

Еще в первые годы революции по указанию Ильича были созданы авиационные школы и среди них школа морской авиации в Петрограде, позднее преобразованная в Ейское военно-морское авиационное училище.

С тех пор прошло полвека. Разительно изменился облик нашего училища. Это уже не группа учлетов, летающих на старых самолетах, — как было в 1918 году, а первоклассное высшее учебное заведение, которое выпускает высококвалифицированных летчиков — несгибаемых воздушных асов, беспредельно преданных делу Ленина.

Питомцы училища! Еще в годы учебы мы, курсанты, с уважением и любовью говорили о тех, кто учился до нас. Какие назывались всемирно известные имена! О каких высоких подвигах шла речь!

…Март 1934 года. В ледовом плену Арктики — челюскинцы. Вся Советская страна замерла в напряжении. Буржуазные газеты писали в те дни о неминуемой гибели экспедиции. Они мрачно вещали: «Авиация бессильна, в Арктике нет аэродромов». Но сквозь пургу и туманы к лагерю челюскинцев на льдине пробился питомец Ейского авиационного училища Анатолий Ляпидевский. За ним последовали другие летчики. Экспедиция была спасена. Первые Герои Советского Союза — А. В. Ляпидевский, С. А. Леваневский, В. С. Молоков и И. В. Доронин, удостоенные

высокого звания за спасение челюскинцев, — воспитанники нашего училища.

Поистине блестящей страницей истории Ейского училища являются боевые действия его питомцев в годы Великой Отечественной войны. Дерзкую смелость и великолепное воинское мастерство показали наши соколы в боях за Родину. В апреле 1943 года воспитанник училища Иван Рыбин в кубанском небе один вел бой с семью фашистскими стервятниками. По фронту прокатилось громкое «ура», когда Рыбин сбил два самолета врага. Советские пехотинцы гордились своим товарищем по оружию. Наш однокашник Стефан Войтенко в одном бою сбил над Новороссийском три вражеских самолета. Ему, Войтенко, и его боевым друзьям вручили жители Адлера целую эскадрилью самолетов, построенную на средства, направленные ими в фонд победы Красной Армии.

Во время учебы для нас, юных курсантов, вдохновляющим примером служил легендарный подвиг воспитанника училища Захара Сорокина. Звено советских истребителей вступило в бой с превосходящим по численности противником. В этом бою Захар сбил два «Мессершмитта», но и сам был ранен. Ему удалось посадить подбитую машину на лед. И здесь на него, раненого, напали два летчика-гитлеровца, только что сбитые им в воздушной схватке. Захар Сорокин выиграл бой и на земле. Пробираясь к своим, летчик отморозил ноги и стал инвалидом. Однако отважный воин вернулся в боевой строй. Без обеих ног он воевал до великой Победы.

Более 200 Героев Советского Союза воспиталось в стенах нашего училища. С особым уважением мы называем имена дважды Героев В. И. Ракова, Н. В. Челнокова, А. Е. Мазуренко, Н. Г. Степаняна и М. В. Кузнецова.

Мы, курсанты набора 1943 года, учились, летали с каким-то особым подъемом, торопились овладеть теорией и практикой пилотирования, чтобы скорее попасть на фронт. Армия в то грозное время наращивала удары по врагу, росло и производство самолетов. Но командование не торопилось отправлять молодых пилотов на передовые позиции. Нас учили всерьез, терпеливо отрабатывая все лучшие качества летчиков, знакомя с опытом известных советских асов. Залпы победного салюта застали нас в стенах училища. И только некоторое время спустя, в августе — сентябре 1945 года, довелось мне лично участвовать в боях против империалистической Японии.

Прошли годы. Но и теперь на сердце делается тепло, когда вспомнишь родное училище. Никогда не забудутся первый вылет с летчиком-инструктором А. И. Соколовым, задушевные беседы

опытного авиатора командира эскадрильи Сниткова, забота преподавателей и политработников. Все, чему меня учили в те годы, пригодилось во время службы в мирное время, в период подготовки к полету в космос. Именно в нашем родном училище привили мне трудолюбие, упорство в преодолении трудностей, стойкость — качества, которые так необходимы советским воинам.

И не только это. Профессия летчика истребителя-бомбардировщика — сложная профессия. Она требует богатырского здоровья, мгновенного реагирования на обстановку. И еще — хорошего оптимизма и той разумной храбрости, о которой так хорошо говорил Валерий Чкалов. Все это дает Ейское училище своим питомцам.

Горячо поздравляю с 50-летним юбилеем училища его постоянный состав и воспитанников! Желаю нашей школе новых успехов в воспитании первоклассных летчиков, верных ленинскому знамени, воинов, достойных своей великой Родины, строящей коммунизм.

Герой Советского Союза
летчик-космонавт СССР
полковник П. И. БЕЛЯЕВ.

# МОРЯКИ ОБРЕТАЮТ КРЫЛЬЯ

# От летающей «этажерки» до летающей лодки

Сентябрь — месяц остывающих бризов и безмятежного моря. В тот день город русской морской славы, Севастополь, жил обычной своей мирной жизнью. Встречал рыбаков, возвращавшихся с ночного промысла, торговал вином и султанкой, где-то сочно смеялся, где-то натужно кряхтел под ношей и по-матросски, трехэтажно поминая царя, ругался. Только море тихо плескалось да в центре набережной молча додумывал думу инженер Тотлебен, вылитый в бронзе, прогуливались, уставшие от скуки, жены флотских офицеров. Баловни моря, ребятишки — босые, нечесаные, шумно сновали по набережной, подбирая окурки, конфетные обертки, подхватывая на лету соленые словечки старших. Время от времени с моря доносилось дребезжание корабельного колокола.

Корабли стояли в бухтах с повисшими в безветрии флагами, точно вмерзшие в голубой лед. И небо над морем простиралось голубое, леденистое.

Ребятишки первые увидели в небе угластый предмет, двигавшийся к городу.

— Птица? Так нет! — всполошились они. — Крылья в два слоя. И на змея не похоже.

— Этажерка! Пацаны, ей-богу, этажерка. Вихрем, должно быть, подняло. Только полки какие-то чудные, вроде из проволоки.

Вдовы моряков, еще минуту назад грустно щурившиеся на море, тоже возвели глаза к небу, торопливо крестились:

— Знамение! Бабы, знамение!

«Этажерка» стала описывать круг над Куликовым полем.

Какой-то приглаженный гимназистик в толпе на набережной закричал:

— Господа! Это же аппарат тяжелее воздуха. Аппарат тяжелее воздуха в Севастополе!

Гимназистик сорвался и побежал к Куликову полю, размахивая фуражкой:

— Запомните этот день, господа! Шестнадцатое сентября лета 1910-го…

Севастополь впервые за всю свою историю надолго повернулся спиной к морю. Он видел, как из «этажерки», когда она опустилась в центре Куликова поля, вышел щеголеватый офицер русского флота, слыша возгласы пестрой толпы:

— Дорожинскому — слава!

— Слава лейтенанту Дорожинскому!..

С. Ф. Дорожинский прилетел на сухопутном самолете «Антуанет». Машина была построена во Франции по заказу военного ведомства для Черноморского флота.

Этот полет можно назвать рождением морской авиации в России. «Антуанет», верный своему назначению, не принял поплавки. Попытки моряков принудить к этому сухопутный аппарат закончились трагедией.

Развитие морской авиации в России ускорила первая империалистическая война. Флоту требовались глаза, которые помогали бы кораблям далеко видеть и поражать противника в море. Отечественных морских летчиков Россия в то время не имела. Сухопутные, «береговые» пилоты, обученные в ходе войны, хотя и летали на гидросамолетах типа «Фарман», они не могли обеспечить решение боевых задач флота — терялись в однообразном просторе моря, не умели отличить своих кораблей от кораблей противника.

В июле 1915 года на Гутуевском острове в Петрограде открывается офицерская школа морской авиации. Она готовит летчиков из сынков именитых семей. Молодежь низшего сословия допускалась главным образом к обслуживанию полетов.

В офицерской школе учился и работал авиамехаником гардемарин Борис Чухновский — известный сейчас всему миру полярный летчик. Начальник школы, морской летчик старший лейтенант Тучков, открывая полеты, имел в своем распоряжении одну летающую лодку и одного инструктора.

Скучным был первый летный день.

Но вот в школу начала поступать в большом количестве отечественная техника конструкции русского инженера Григоровича — учебный двухместный гидросамолет типа «М-5», боевой трехместный — «М-9». «М-9» мог брать на борт пулемет и, кроме того, четыре пудовые бомбы.

«Пятак» — так сразу окрестили «М-5» авиаторы — имел хлипкое сложение. Он скорее напоминал скелет какой-то допотопной птицы, чем самолет, а его мотор — громадного паука в свитой им паутине. Мотор висел между плоскостями, в гуще деревянных стоек и проволочных растяжек, работал на смеси эфира с газолином, смазывался касторовым маслом.

Внешне мало чем отличалась от «пятака» и «девятка». Однако это на ней, костлявой и тяжелой на подъем, впервые в мире на гидросамолете, русский летчик Нагурский выполнил «петлю Нестерова».

Офицерская школа морской авиации в сентябре 1917 года

перебазировалась в Ораниенбаум. Здесь после Октябрьской революции и начали готовить красных морских летчиков (красморлетов). Итак, в старом составе, но на новой, советской основе школа стала на службу молодой республике рабочих и крестьян.

В мае 1918 года она, в связи с тем, что в Петрограде создалось трудное экономическое положение и из-за отсутствия летной погоды, перебазировалась в Нижний Новгород. А в сентябре 1919-го переехала в Самару, где продолжала готовить летчиков для фронтов гражданской войны.

Эта школа положила начало подготовке морских летчиков в России и сыграла немалую роль в развитии советской морской авиации. Из нее вышла плеяда воздушных бойцов, мужественно сражавшихся в боях за социалистическое Отечество. Воспитанники первой школы морлетов были видными военачальниками в Военно-Воздушном Флоте. Так, В. П. Баруздин занимал должность начальника ВВС Балтики. С. Г. Козлов — профессор Военно-Воздушной академии имени Жуковского. М. М. Сергеев командовал ВВС ЧАМ (Черного и Азовского морей), школой морской авиации в Севастополе и позже занимал ответственный пост в ВВС РККА.

Командовал морской школой и Н. П. Королев. С. Э. Столярский был начальником КУНСа — курсов усовершенствования начальствующего состава.

От первой школы морской авиации и ведет свою предысторию Ейское высшее военное авиационное ордена Ленина училище летчиков. Эта школа явилась одной из составных частей будущего училища.

# На зов революции

От Белого моря до Черного растекался огонь гражданской войны. Сведенные злобой пальцы белогвардейцев тянулись к горлу молодой Советской республики. Для защиты завоеваний Октября начала срочно создаваться Красная Армия, формировался Военно-Морской Флот. Потребовалась и авиация. Но ее почти не было в распоряжении Советского правительства. Значительная часть летчиков царской армии переметнулась на сторону контрреволюции.

Зимой 1918 года к Петрограду, над которым нависла угроза оккупации немцами, устремились все те, кому дорога была Советская власть. Метя снег клешами, пришли сюда и механики распавшихся авиагидрочастей.

В один из морозных вечеров при свете лампы в кают-компании «Моряка» — шхуны, ставшей потом плавбазой школы, механики собрались на совещание.

Кто-то, кашлянув в кулак, спросил простуженным голосом:

— Что будем делать, братишки?

— Пойдем на фронт. Нас мало, но мы в тельняшках.

— Фронт от нас не уйдет. Нам в воздухе надо воевать за Советскую власть. Кому же теперь, как не нам, механам, самое время браться за «ручку».

Лиц говоривших не было видно. Только глаза поблескивали в полумраке — молодые, горячие.

— Разбежалось офицерье — революции легче! Давайте просить центр создать в Петрограде советскую школу морских летчиков…

Предложение принимается.

Делегатами в Москву поехали семь механиков, знавших цену соленым ветрам.

Реввоенсовет республики удовлетворил их просьбу. В 1918 году оформилась организационно и начала работу на Гутуевском острове советская морская школа. Начальником ее был назначен летчик-самоучка из авиамехаников — коммунист Петр Григорьевич Еременко.

Тревожные над Петроградом стояли в тот год белые ночи. Город не снимал солдатской шинели. В центре и на окраинах то и дело слышалась перестрелка. С юга и севера, со всех концов страны в Питер приходили неутешительные вести с фронтов. Это усиливало желание матросов поскорее овладеть самолетами и с воздуха защищать революцию.

Вскоре они вышли на первые учебные полеты. Небо над

Петроградом хмурилось. Свинцом отливала Нева. Течением толкало горбатые тени людей, тащивших к воде гидросамолет «М-5» — «пятак». Самолет скрипел и как-то судорожно вздрагивал при порывах ветра.

На берегу стоял летчик Мельников. Его назначили инструктором. У Мельникова было открытое доброе лицо, голос звучал весело:

— Осторожно, братцы, на спуске… Сломаем «пятак», на оглобле летать придется.

Мельников тоже впрягся в гуж. В порыве азарта нечаянно оступился в воду.

Вскоре «М-5» уже парил в воздухе. Пролетая низко над дамбой, Мельников увидел свою летную группу — шесть парней в тельняшках. Они стояли по колено в воде, что-то грызли, не сводя глаз с самолета, описывавшего круг над их головами.

Мельников поднес к губам рупор и сказал седьмому учлету, он сидел рядом:

— Кажется, грызут воблу… Вспомни об этом дне, братец, лет этак через десять, когда будешь парить в стратосфере… Ну, довольно глазеть. Бери управление и держи прямую…

Вечером кок по-праздничному накрыл стол в кают-компании шхуны «Моряк». К вобле подал картошку, жаренную на касторовом масле, на десерт — блины, тоже, жаренные на касторке, и наваристый компот из молодой моркови.

Петр Григорьевич Еременко, вступив в должность начкома, выхлопотал новые штаты, расширил самолетный парк. В учлетах недостатка не было. Обучали их сам Еременко, его помощники по летной подготовке В. Глаголев, Л. Ковалев и В. Мельников — отец летчиков-инструкторов морской авиации.

Курс подготовки в то время заканчивался на боевом самолете «М-9». На «М-9» учлет делал два-три полета с инструктором, один тридцатиминутный самостоятельный — и отправлялся на фронт. Красному Флоту очень требовались летчики. Совершенствовались они в боях с врагами.

Бывший революционный матрос Еременко принес с собой в учебное заведение и революционный дух. Он в первую очередь сгруппировал вокруг себя коммунистов-одиночек, оживил пропагандистскую работу, связал красморлетов (так назывались тогда моряки-летчики) с передовыми отрядами рабочих. Все коммунисты стали заниматься в школе политпросвета при Петроградском райкоме.

Когда вспыхнул контрреволюционный мятеж на фортах «Красная Горка» и «Серая Лошадь», красморлеты-коммунисты первыми выступили на его подавление.

Разгром мятежников с воздуха — одна из легендарных страниц истории Ейского училища.

Сигналом для совместного удара — гидроавиации, кораблей, пехоты, артиллерии — был выстрел линкора «Петропавловск».

Накануне, 13 июня, в штабе школы до поздней ночи совещался летный состав. Всем хотелось участвовать в боевой операции. Долго решался вопрос, как выполнить боевую задачу без потери учебного летного времени. Наилучший выход нашел начком Еременко.

— Работать будем так, — он нервно одернул на себе китель. — Взлет, полет до цели и обратно и посадка — обычные учебные. Над целью инструктор берет управление и вместе с учлетом долбает контру…

14—16 июня личный состав и ночевал у ангаров. Чуть светало, когда аппараты спускали на воду. Экипажи, вооруженные гранатами, трехлинейками и пучками металлических остроотточенных стержней, быстро усаживались в кабины.

14-го дул свежий ветер. На берег с шумом накатывались волны. Нева помогала гидросамолетам, с трудом поднимавшим даже пилотов, отрываться от воды с дополнительным, боевым грузом.

Первым взлетал Мельников. На разбеге он, как обычно, подсказывал учлету:

— Не подрывай. Спокойнее. Еще десяток сажень, и «пятак» сам оторвется. — Из кабины торчали вороненые стволы трехлинеек.

Едва самолет отделился от воды и поднялся метров на сорок, как Мельников скомандовал:

— Теперь, братец, разворот на 180 градусов. И с набором. 10 минут с набором высоты. Потом по горизонту — десять. Без кренов. Понял?

Учлет кивнул.

В фортах «Красная Горка» и «Серая Лошадь» уже что-то горело. Дым столбом высоко поднимался в небо. Вскоре в «пятаке» запахло паленым. Мельников взял управление, снизил самолет до уровня крыш пакгауза. Бросил, одну за другой, две гранаты в мятежников, метавшихся в каменных лабиринтах форта.

— Теперь давай ты, братец. Коли контру!

«Братец», учлет, высунул за борт пучок металлических стержней, с силой толкнул вниз. Следом второй. Потом летчики обстреляли врага из винтовок…

С утра до позднего вечера работали экипажи. Часов в двенадцать инструкторы обедали. Вместо них в самолеты

садились учлеты, летавшие самостоятельно. На маршруте вели машину поочередно. Над фортами вместе сбрасывали стрелы, затем опять поочередно вели машину к Гутуевской дамбе.

Навечно останутся в памяти народа имена коммунистов — воспитанников морской школы летчика Тэхтеля и его бортмеханика Бахвалова. Они вылетели громить мятежников на самолете «М-20», который имел на борту пулемет и пудовые бомбы. Обнаружив близ села Систопалкино колонну белогвардейцев, красморлеты сбросили на нее бомбы. Затем снизились до бреющего полета и начали поливать головорезов, метавшихся по степи, огнем бортового оружия. Здесь белогвардейская пуля пробила на самолете бензобак. Остановился мотор. Тэхтель вынужден был посадить самолет тут же, в степи. Белопогонники настигли летчиков недалеко от самолета. Начался допрос — длинный, жестокий. Парни молчали. Тогда их поставили рядом. Офицер, с серым от злости липом, тыкал револьвером в лица:

— Вы будете говорить, сволочи? Считаю до трех!

Парни обнялись и заговорили разом:

— Да здравствует красный Петроград!..

Финн по национальности, Тэхтель принимал деятельное участие в революционном движении в Финляндии. В России он окончил школу морской авиации и преданно служил делу Октября.

Бахвалов — русский, пришел в авиацию по зову сердца. До этого он работал механиком на Балтийском флоте. Там и вступил в ряды Коммунистической партии.

Бойцы Красной Армии, отогнав белогвардейцев от села Систопалкино, подобрали истерзанные трупы красморлетов и похоронили со всеми воинскими почестями на Ораниенбаумском кладбище.

Петроградский Совет рабочих депутатов наградил именными часами участников подавления мятежа в фортах «Красная Горка» и «Серая Лошадь».

Инструктор-летчик В. Мельников был представлен к ордену Красного Знамени. Погиб он в 1921 году.

Школа окрепла в сражениях. Ее личный состав получил солидную боевую закалку в боях за Советскую республику.

Как наиболее крепкая организационно и скомплектованная из проверенного и преданного социалистическому Отечеству личного состава, эта школа явилась основным ядром для формирования полноценного морского авиационного учебного заведения. На его базе и выросло Ейское авиаучилище.

Дата основания Ейского авиаучилища — 25 июля 1918

года — определена приказом Народного Комиссара Военно-Морского Флота СССР № 272 от 31 июля 1943 года.

# Они выросли в пламени

В тот тревожный год даже днем были видны орудийные зарницы. В пороховом дыму, в свисте кавалерийских клинков мужала Республика Советов. Вместе с Республикой росла и мужала, тоже молодая, советская морская авиация.

Жертвы, понесенные в первых учебных полетах, в первых воздушных боях за Родину, лишь сильнее сплачивали красморлетов в стремлении стать хозяевами родного неба. Слава о их мужестве выходила далеко за пределы Гутуевской дамбы. Солдаты и моряки боевых частей обращались к командирам с просьбой: послать учиться в школу морской авиации.

Вот документ, рассказывающий о том, как направляли в летчики Ивана Петрова и Ивана Иванова:

***«ПРОТОКОЛ № 37***

***общего собрания моряков 1-го морского истроотряда***

***21.7.1919 г.***

Общее собрание моряков 1-го морского истроотряда в полном составе.

Заслушав сего числа доклад ВРИД политического комиссара АГАПОВА о необходимости избрать двух товарищей для отправки в Петроград обучаться морскому пилотажу, единогласно

***ПОСТАНОВИЛО:***

избрать для такой цели авиамехаников Ивана Петрова и Ивана Иванова и просить начальника отряда о немедленной отправке их в распоряжение Управления Морской Авиации для определения в школу морской авиации.

***Подписали:***

*Председатель Л. Сорокин.*

*Секретарь И. Венеров.*

*Врид. полит. комиссара И. Агапов».*

Иван Петров прошел путь в авиации от учлета до генерал-лейтенанта.

В то время от поступавшего в летную школу требовалась специальная подписка, своего рода торжественное обязательство.

Такое письменное обязательство дал ныне Герой Советского Союза Василий Сергеевич Молоков:

> «Я, военный моряк Василий Сергеевич Молоков, как изъявивший желание поступить в школу Морской Авиации Российской Социалистической Федеративной Республики для прохождения курса на звание морского летчика, даю сию подписку в том, что я, Молоков, обязуюсь аккуратно посещать теоретические курсы по авиации, честно и беспрекословно выполнять все предписания Управления Морской Авиации и воздухоплавания и приказы, издаваемые по школе как по отношению изменений прохождения школьных курсов, так и всех распорядков жизни школы.
>
> Обязуюсь перед Российской Социалистической Федеративной Республикой по окончании мною вышеуказанных курсов при названной школе отслужить в звании морского летчика за каждый месяц моего пребывания со дня поступления в школу и по день выхода из нее, не исключая и периода отсутствия горючего — по три месяца за каждый.
>
> *Василий Сергеевич Молоков.*
>
> 1-го августа 1919 года».

В декабре 1919 года, когда Петрограду угрожал Юденич, Реввоенсовет Республики принял решение перебросить школу на Волгу, в Самару, где она могла бы спокойно готовить летные кадры.

В Самаре командование морским авиационным учебным заведением принял летчик коммунист Н. П. Королев. Он же вывозил и группу учлетов. Инструкторами работали Кочергин, Климентьев и Пушков.

В зимнее и свободное от полетов время личный состав

занимался переборкой моторов, ремонтом самолетов.

> «Самолеты были изношены до такой степени, — писал впоследствии об этом периоде жизни школы Королев, — что теперь, пожалуй, на них никто не полетел бы. Крайняя нужда и боевое революционное настроение заставляли забывать, что летаешь на «гробу».

В Самаре школа использовала старую, но вместительную баржу с лирическим названием «Евпраксия». «Евпраксия» служила казармой и ангаром.

Едва Волга освобождалась ото льда, на стрежень по специальному спуску выплывали пахнувшие прелью самолеты, и небо над Волгой, уже до самого ледостава, оглашалось их сорочиным стрекотом.

Серые от постоянного недоедания, часто разутые, но всегда по-боевому настроенные моряки штурмовали атмосферу. Гидропланы с полусгнившими реданами то и дело застревали в мутной Волге. Механики обшивали реданы, а иногда и всю подводную часть лодки, кровельным железом, конфискованным находчивыми учлетами у самарской буржуазии.

Обшитая железом лодка взлетала неохотно, но все же взлетала. Работала на революцию день, другой.

Бывало и такое, что лодка после ремонта вдруг опускалась на дно речное. От нее на поверхности Волги оставались только крылья. Механики переносили крылья на другую лодку, где был еще прочный корпус.

Однажды такой сборный аппарат при взлете изрядно нахлебался воды. В воздухе во время выполнения летчиком спирали вода хлынула в носовую часть, продавила гнилые перегородки и поставила аппарат на нос. Опыт пилота помог ему спасти самолет.

Случалось и худшее. На «М-5» летали не привязываясь. 16 сентября 1921 года учлет Чернявин вылетел в очередной самостоятельный полет. Осталось неизвестным — какую головоломку загадал Чернявину «пятак». Дежуривший по аэродрому товарищ Чернявина — Григорий Алексеев видел, как «М-5», набрав высоту метров триста, вошел в крутую спираль, трепыхнулся и выбросил за борт пилота.

Несмотря на несовершенную, часто отказывавшую технику и тяжелые условия быта, из школы выходили летчики, подготовленные для боевых действий над сушей и морем.

Вот документ, выданный В. С. Молокову по окончании им военного учебного заведения:

***«СВИДЕТЕЛЬСТВО***

Дано сие ученику-летчику Молокову Василию Сергеевичу в том, что он прослушал полный курс лекций и при испытании показал следующие успехи по предметам:

Теория авиации — успешно
Техника авиации — успешно
Материаловедение — успешно
Моторное дело — успешно
Электротехника — успешно
Тактика — успешно
Фотография — успешно
Аэрология — успешно
Аэронавигация — успешно
Артиллерия — успешно
857. 15-го мая 1920 г. гор. Самара.
Подписали: начальник школы, преподаватели».

В 1920 году школа выпустила 36 пилотов. В 1921 — 12. Мало, конечно. И все же это было подкрепление авиации новыми бойцами, закалившимися в горниле гражданской войны.

Самарский период характерен ростом рядов коммунистов, их активностью в партийно-политической работе. Партийная прослойка в то время составляла примерно 25 процентов ко всему составу и 45 — среди всех летчиков.

Ряды коммунистов пополнялись в дни «Партийных недель», проводимых в стране по решению Центрального Комитета партии большевиков в суровом девятнадцатом и двадцатом годах, когда беззаветно преданных делу Ленина воинов принимали в партию без кандидатского стажа.

Партия проявляла много заботы о партийно-политической работе в войсковых частях, о неустанном укреплении партийных организаций Красной Армии. А специальная инструкция, утвержденная Центральным Комитетом партии, четко определяла задачи партийных ячеек частей и подразделений Военно-Воздушных Сил. Ею и руководствовались комиссары и летчики школы.

Каждую неделю с личным составом проводились политзанятия. На них в тесной связи с исторической обстановкой и современностью разбирались актуальные вопросы жизни советского народа и Красной Армии.

В учебно-летном плане партийная ячейка ставила себе главной задачей приблизить обучение и воспитание курсантов к

боевым условиям, устранить разрыв между школой и жизнью, характерный для старых учебных заведений. В результате из школы выходили пилоты, способные решать сложные задачи воздушного боя. Обучались они от четырех месяцев до года — в зависимости от индивидуальных качеств — и прямо с учебных аэродромов уходили на фронт.

В борьбе с плавсредствами противника на Азово-Черноморскsм и Каспийском бассейнах, на Волге и Каме красморлеты проявляли много находчивости и храбрости. Боевая пара в то время была редкостью. Вылетая на задание в одиночку, красморлеты смело вступали в бой в открытом море с кораблями противника. И нередко своей дерзостью они заставляли умолкать корабельную артиллерию белых. В Черноморско-Азовском бассейне в борьбе с врангелевскими транспортами особенно отличился 1-й дивизион, которым командовал один из бывших комиссаров школы Г. Д. Кочедыков.

На Волге и Каме воспитанники морской школы С. Г. Козлов и С. Э. Столярский на летающих лодках «М-9» ходили разведывать сухопутные коммуникации врага. В ходе боевых вылетов они обстреливали суда противника из пулеметов и бомбили металлическими стрелами, которые пробивали тонкие палубы и поражали вражеских солдат, притаившихся в трюмах.

Когда же появились на фронтах английские истребители «ДН-4», красморлеты вынуждены были летать на бомбометание ночью на самолетах, не приспособленных для такой работы. Но они не взирали на такие трудности. Успешно решали все боевые задачи, не допуская никаких аварий.

За мужество и отвагу, проявленные в годы гражданской войны, многие воспитанники школы награждались ценными подарками. А такие выдающиеся летчики, как С. Г. Козлов и А. И. Томашевский, удостоились высшей тогда награды — ордена Красного Знамени.

После победного завершения гражданской войны Коммунистическая партия и Советское правительство провели ряд мер по перестройке и укреплению Вооруженных Сил страны. Эти изменения коснулись и Военно-Воздушных Сил.

Страна начинала жить мирной жизнью, и на стрежень великой русской реки вышли пароходы и баржи с грузами для народного хозяйства. К тому же в зимнее время Волга покрывалась льдом. Все это затрудняло планирование летной работы, затягивало сроки подготовки учлетов.

В марте 1922 года морская школа, на основании приказа Главного Управления Воздушного Флота, перебазируется из Самары в Севастополь.

# В ГОРОДЕ РУССКОЙ МОРСКОЙ СЛАВЫ

# Крылья набирают силу

В один из мартовских дней 1922-го, как и в сентябре 1910 года, жители Севастополя еще раз надолго повернулись спиной к морю. К городу со стороны Круглой бухты по воздуху несло предмет, мало чем отличающийся по форме от того предмета, что здесь видели старожилы двенадцать лет назад.

Дул холодный норд-ост. Море пенилось. По набережной стайками бежали мальчишки в отцовских бушлатах с букварями на животе под крученым шнуром.

Они и на этот раз первыми заметили летательный аппарат в небе. Но уже никто из них не сказал: «Птица?.. Так нет. И на змея не похожа».

— Эроплан! — завизжали мальчишки, задирая кверху тощие лица.

— Эх вы, пескари! — насмешливо крикнул им моряк с усиками, стоявший на часах у входа в порт. — Гидроплан это. Школа морских летчиков села в Круглой бухте…

Круглая бухта находилась в 15 километрах от Севастополя. Она не замерзала зимой. В годы войны в Круглой бухте базировалась морская авиачасть. От нее на берегу остались ангары, цементные спуски на воду, казармы, дома-дачи, где жил командный состав. Но на всем этом лежала печать разрушительной войны.

Прежде чем сесть за учебу, нужно было привести в порядок рабочее место, свое хозяйство: авиапарк, мастерские. Нужно было хоть раз досыта накормить людей, одеть, обуть. Нужно было выработать новую, соответствующую времени, программу теоретической и летной подготовки. С этого и начали моряки на новом месте базирования.

Дело продвигалось медленно. Опустошенная войной страна не могла выделить школе даже самого необходимого. Однако моряки, полураздетые, часто вовремя не накормленные, не теряли веру в лучшее будущее. Днем они летали, строили. А ночью в палатках, при тусклом свете коптилок, грызли авиационную науку, писали письма родным. Мечтали о технике вслух: «Если б самолеты вырубали из ракушечника. Или, скажем, вязали из морских водорослей. Мы были бы теперь здесь, в Крыму, самыми богатыми в Воздушном флоте».

Из Самары в Круглую бухту школа привезла 4 аппарата, способных летать. Это были два М-5 с мотором в 100 лошадиных сил, один М-5 с мотором «Рон» — 120 лошадиных сил и один — М-9, тренировочно-переходный самолет.

В сентябре 1923 года начальник школы М. М. Сергеев и военный комиссар Гросс, выражая мнение всех летчиков, обратились к начальнику военно-учебных заведений Красного Воздушного Флота с рапортом. В нем говорилось:

> «Система обучения на самолете М-9, как тренировочного и переходного к боевым самолетам, непригодна из-за его слишком слабых полетных качеств: а) малая скорость (100—105 км), б) малый потолок — 2000 метров, в) медленное набирание высоты — за один час не более 2000 метров, г) самолет не позволяет совершать никаких фигур, а также эволюции, не выходит из штопора, не позволяет делать кренов более 45 градусов, д) не обладает диапазоном скоростей, вследствие чего производить групповые полеты невозможно…»

Начальник военно-учебных заведений Красного Воздушного Флота принял рапорт к сведению. Он ничем не мог помочь. Советская республика в ту пору не имела ни сил, ни средств строить лучшие самолеты. И школа работала на той технике, что была в ее распоряжении. Выручал по-прежнему М-5, послушный, неприхотливый. Правда, и М-5 работал не всегда. Причиной тому был его маломощный мотор и прохудившийся редан (выступ в днище лодки для облегчения при взлете отрыва от воды). Редан в латках. Редан — решето.

**Начальник школы красных морских летчиков (1922—1923 годы) красморлет Михаил Михайлович Сергеев.**

В штиль М-5 никак не хотел уходить в воздух, вода присасывала его к себе. Но моряки на выдумки хитры. Они научились заманивать «пятак» в небо.

Вперед пускали самолет-рулежку. Он поднимал волну. Прыгая на волнах, «пятак» отрывался от воды, если она не набиралась в лодку. В противном случае летчики умудрялись так поднять М-5 в воздух. Один из них в процессе разбега изо всех сил жал ручку управления от себя, второй вылезал на нос лодки (защитных козырьков она не имела) и своим весом поднимал хвост до горизонтального положения. Самолет выходил на редан. Со скрипом, но выходил, а летчик опять сползал в кабину, иногда уже в воздухе.

В тяжбе с капризами летающих лодок крепли крылья моряков. Боялись моряки только неподвижности. А всякое движение вперед, даже с выходом из кабины аппарата в полете, доставляло им радость. Если же кому-то случалось падать, он не уходил из жизни бесследно. Он оставлял друзьям на память ошибку своего последнего полета. Ошибку расшифровывали, изучали, чтобы не повторять. И залетали все дальше в открытое

море, все выше забирались в небо.

Однажды курсант Кондырев на самолете МР-1 с пассажиром в задней кабине, тоже курсантом, выполнял учебный полет по треугольному маршруту. В 150 километрах от берега неожиданно сдал мотор. Кондырев произвел вынужденную посадку в море. Несколько суток учлеты оставались один на один с солеными волнами и, ободряя друг друга словом, удерживали на плаву машину. Воду пили они из радиатора, расходуя по минимальной норме, равно как и свой скромный бортовой паек. Смельчаки выдержали испытания, вышли победителями в борьбе со стихией. После долгих поисков курсантов-летчиков обнаружили в открытом море и подобрали военные корабли. Суровый многодневный поединок с волнами далеко от родного берега не сломил духа молодых авиаторов. Вскоре они повторили полет по треугольному маршруту в море и успешно сдали экзамены на звание морских летчиков.

# «Заколдованный круг»

Отгремели залпы гражданской войны на Дальнем Востоке. Страна вступала в полосу мирного строительства, распевая песню:

Разгромили атаманов,
Разогнали воевод.
И на Тихом океане
Свой закончили поход.

Песня звучала бодро, но пели ее настороженно. За кордоном, куда уполз недобитый враг, вместе с частоколом штыков быстро увеличивались стаи самолетов.

В этих условиях Советская власть не могла не заботиться о развитии своей авиации. Так, за два года базирования в Севастополе школа морских летчиков скромно, но постоянно снабжалась самым необходимым — в первую очередь, конечно, самолетами, пока что теми же «летающими лодками», построенными в ремесленных мастерских…

Тесно стало в незамерзающей Круглой бухте. Небольшая, к тому же перерезанная посредине отмелью, открытая со стороны моря, а с суши закрытая скалистым берегом, бухта эта, по мере накапливания в ней самолетов, как бы сужала свой голубой круг. Легкие, словно тени, гидропланы не могли спорить с зыбью, которую поднимали в бухте частые норд-осты. Южные ветры вынуждали взлетать на скалы. Поскольку гидролодки медленно набирали высоту и не делали разворотов с малым радиусом, взлет на берег, даже для опытных летчиков, всегда был связан с риском.

В мае 1924 года школа перекочевывает на внутренний севастопольский рейд, в закрытую Килен-бухту. Здесь имелись два ангара и четыре хорошо оборудованных спуска. Личный состав, учебная часть разместились во флигелях на хуторе № 42. В Килен-бухте моряки получили новые машины: М-5 с мотором «Рон», «Савойя-16-бис» с мотором «Фиат».

В том же году в школе вводится твердая учебная программа. В отличие от старой, в ней делался упор на изучение тактики военно-воздушных сил, радиотелеграфа, аэрофотографии. Вводятся новые предметы: воздушная стрельба, морское дело, воздушная гигиена, строевые занятия. Было начато изучение воинских уставов и общественно-политических дисциплин.

Срок обучения устанавливался годичный. Летной программой предусматривалась вывозка учлетов на самолете М-5, затем самостоятельная тренировка и боевое применение на С-16.

Группы учлетов стали комплектоваться в основном из лиц, имевших среднее специальное образование или прошедших курс подготовки в военно-морских учебных заведениях Красной Армии.

В Килен-бухте школа морских летчиков получила возможность обобщить накопленный ею опыт работы, углубить методику преподавания и воспитания. Правда, отсутствие учебников и учебных пособий сказывалось на успеваемости и сроках подготовки красморлетов. Но это уже было довольно стройное военно-учебное заведение как по форме, так и по содержанию. Лицо его определяли прежде всего коммунисты и учлеты с образованием. Они помогали всем новичкам досконально разобраться в основах механики, овладеть тонкостями теории авиации. На полетах боролись за экономию бензина, моторесурсрв.

Лишний заход на посадку (уход на второй круг) из-за неподготовленности расценивался как происшествие. Виновники наказывались самими же учлетами.

Комсомольская ячейка была создана в школе в ноябре 1924 года. Она взяла на себя организацию курсов общеобразовательной подготовки для тех, кто пришел в авиацию от станка, от сохи, помогала командованию укреплять воинскую и летную дисциплину.

В ту пору существовали еще «боги» — авиаторы-пионеры. Многие из них сами себе устанавливали нормы поведения на старте.

В Севастополе этим выделялся инструктор Линдель. Мацио Линдель…

В конце 1923 года в школе (именовавшейся в то время Высшей Военной школой красных морских летчиков), в летной группе Мацио Линделя, проходил переподготовку Василий Сергеевич Молоков. Он так вспоминает о своем инструкторе:

> «Отлетав на гражданской войне, я попал в Севастополь. Учил меня старый морской летчик. Он имел фамилию, имя, отчество. Но учлеты звали его «богом».
>
> «Бог» был широкоплечий, немногословный и требовательный учитель. Когда учлет совершал ошибку, «бог» не ругался, но по лицу его видно было, что он

недоволен.

Первую посадку на гидроплане я сделал неудачно. Утром подошел к инструктору и поговорил с ним по душам, сказал ему, что хотя я и спасовал, но летать хочу.

— Знаешь, — говорит он, — ты не горюй, пойдем еще раз со мной в воздух.

Мы пошли в воздух, потом хорошо спустились.

— А теперь, Молоков, лети сам! — сказал инструктор.

Это придало мне силы: я поднялся сам и сделал отличную посадку. Ко мне подошел «бог» и неожиданно обнял меня.

— Ну вот, — засмеялся он, похлопывая меня по плечу, — значит, зря горевал.

С помощью Мацио Линделя я удачно закончил тренировку на М-9 и стал летать на более сложной машине «Савойя»…»

Мацио Линдель много вложил труда в подготовку красных пилотов. Однако Линдель, требовательный к учлетам, себе мог позволить на старте все.

Школа получила поплавковые машины МУ-1 (морской учебный-1). Командование поручило Линделю испытать одну из них: взлететь, сделать круг над бухтой и приводниться недалеко от спуска.

Был воскресный день: теплый, тихий. За полетом Линделя следил весь личный состав. Оторвав машину от воды где-то в центре залитой солнцем бухты, Линдель повел ее с набором высоты. «500… 1000…. 2000 метров», — определяли с земли. Неожиданно МУ-1 опустил нос и стал пикировать на ангары.

— Что он делает?! — заволновались моряки.

У многих волнение на лице сменилось гневом, как только МУ-1, подчиняясь воле «бога», выйдя из пикирования, полез вверх по кривой.

— Безумец, что он делает?!

Вверх поплавками МУ-1 на секунду замер, свалился на крыло и завращался в штопоре. Линдель вывел машину в горизонтальный полет, повторил свой маневр и только после этого сел.

Механики, осмотрев самолет, потащили его в ангар ремонтировать. На МУ-1 от перегрузок вытянулись расчалочные ленты, нарушилась регулировка несущих плоскостей.

— Вы какое получили задание? — строго спросил Линделя руководитель полетов.

Тот с улыбкой ответил:

— Полет по «коробочке». Но захотел проверить: правда ли, что на МУ-1 нельзя делать мертвую петлю?..

Мацио Линделю объявили взыскание. А он все же продолжал нарушать летную дисциплину, еще не раз низко проносился над инкерманскими яликами, переполненными молочницами, и в конце концов сломал самолет. Линделя уволили из Военно-Воздушных Сил. Погиб он на Севере в 1938 году.

В Килен-бухте Линдель был не единственным среди старых авиаторов, кто не признавал уставного порядка. Копируя таких горе-инструкторов, и учлеты нередко «экспериментировали», еще хорошо не понимая, что любой эксперимент — это прежде всего точный расчет, правильная оценка возможностей аппарата и лишь потом личная отвага.

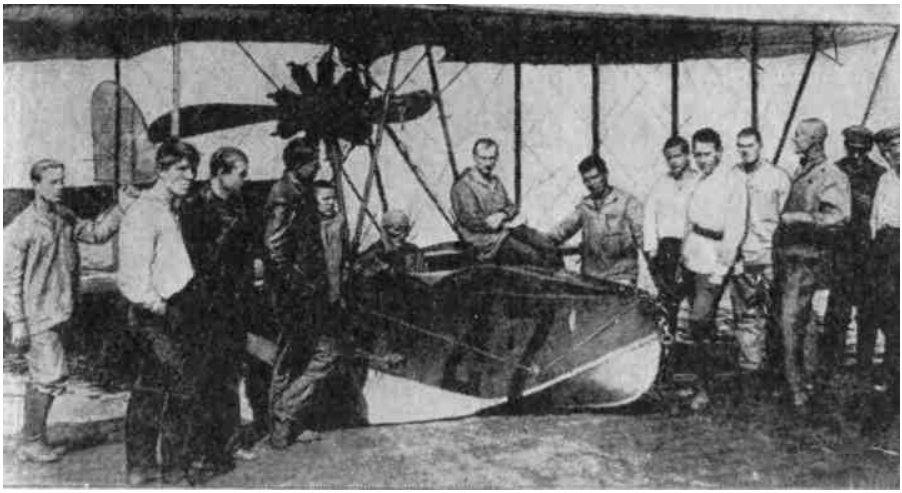
Комсомольская ячейка с первых дней своего рождения стала помогать командованию разоблачать воздушных хулиганов, чье «новаторство», как правило, заканчивалось аварией или катастрофой.

В составе комсомольского бюро в полную нагрузку работал М. И. Козлов — теперь известный полярный летчик, а тогда краснофлотец, учлет. «Воздушных лихачей — за борт!» — писала школьная многотиражка «Морской летчик». Ее постоянными корреспондентами были комсомольцы.

Тон в наведении уставного порядка задавали коммунисты и прежде всего начальник школы В. А. Букан, помполит Уркевич, начальник учебного отдела В. А. Корольков. Принятые ими дисциплинарные меры повысили чувство коллективизма и ответственности всего личного состава.

В это время учлеты из частных домов переселяются в казармы. В сети партийного просвещения вводится институт кубриковых и аэродромных организаторов с задачей проводить политико-воспитательную работу с беспартийными, прививать им революционный дух, давать идейную закалку.

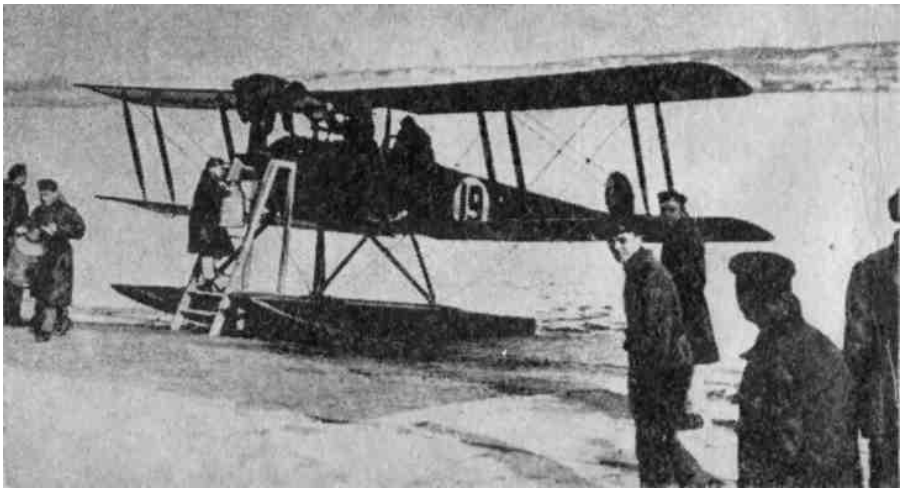
Уже только строем, с армейской песней начали выходить на улицы будущие летчики. Перестали остерегаться летчиков инкерманские молочницы, спокойно проплывали ялики в бухтах. Строгий порядок во всем ломал «богов» и тропы, проложенные ими. Авторитет школы рос день ото дня среди горожан. Севастопольцы стали привлекать авиаторов к активной общественной жизни города. В городской Совет избирается В. А. Букан, В. А. Корольков, учлеты Ефремов, Маженов, Компаниец.



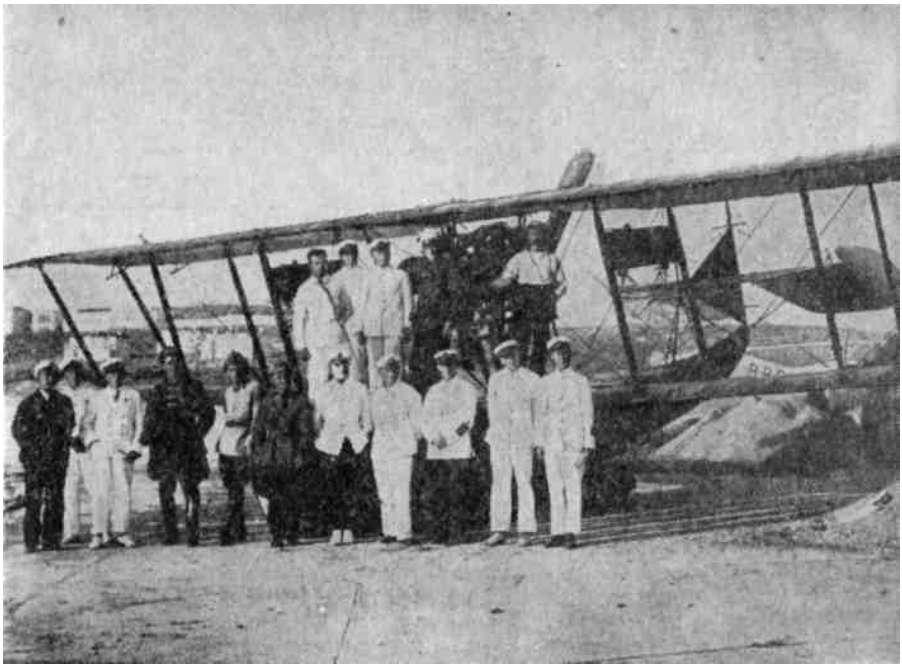
**Самара, 1920 год. Летная группа начальника школы Н. П. Королева** (слева направо): **Вирбуц** (второй), **И. А. Пушнов — инструктор** (третий), **Н. П. Королев** (в кабине), **Климентьев — инструктор** (девятый), **Виленев — учлет** (десятый), **Ткаченко — механик** (одиннадцатый).

**Группа красморлетов и механиков, награжденных Петроградским Советом именными часами и другими ценными подарками — за мужество и отвагу, которые они проявили в период ликвидации контрреволюционного мятежа на фортах «Красная Горка» и «Серая Лошадь». Среди них** (слева направо): первый снизу ряд — **В. Безруков** (третий), **второй ряд — Н. Г. Колесников** (второй), **У. К. Бергстрем** (пятый), **И. И. Кирильцев** (шестой).

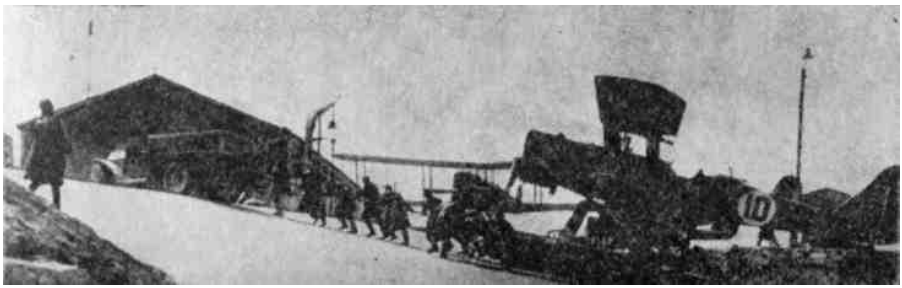
**Севастополь, 1926 год. Ученики-летчики седьмого выпуска на занятиях по аэрофоторазведке** (слева направо): **учлеты Голиков, А. В. Ляпидевский (один из первых Героев Советского Союза), Новоселов** (восьмой), **Н. Бойков** (девятый) **и другие товарищи.**



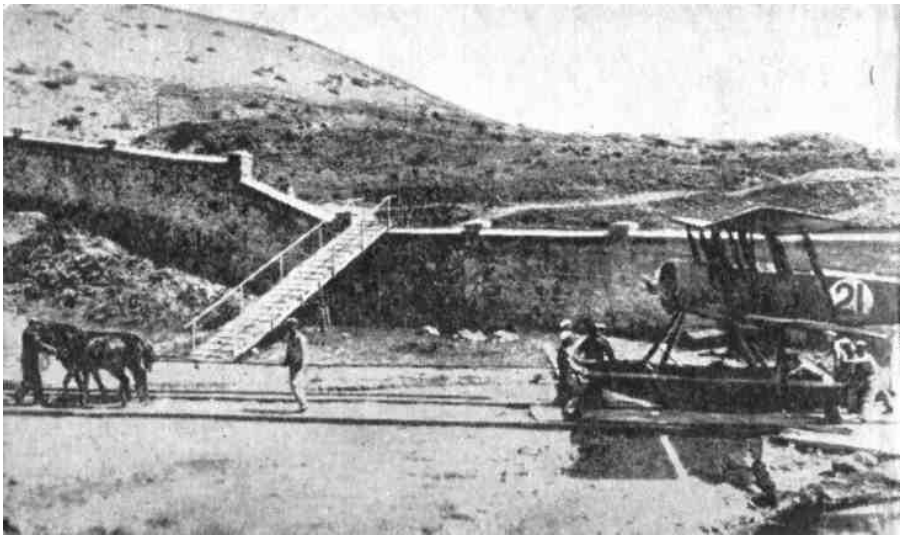

**Севастополь, 1928 год. Килен-бухта. Учлеты группы А. Ежова заправляют самолет «МУ-1».**



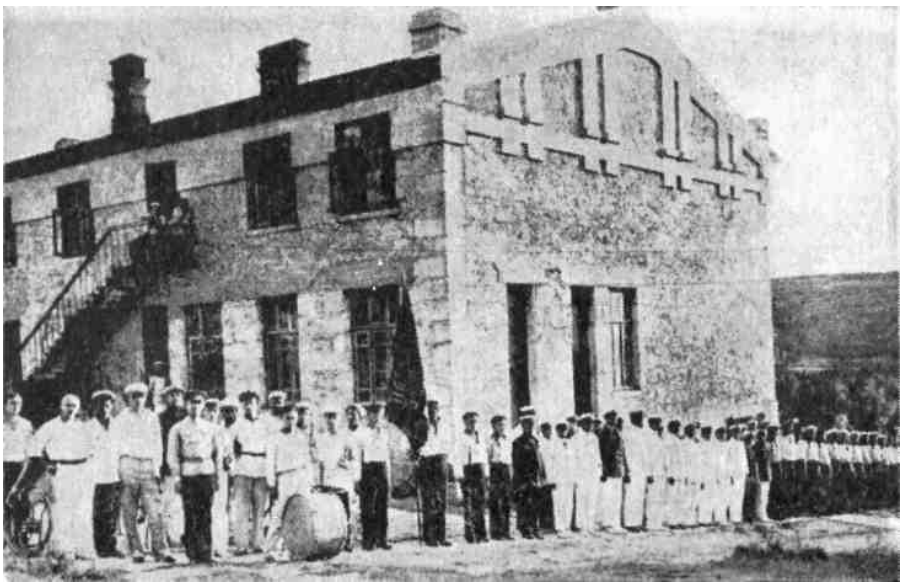
**Севастополь, 1927 год. Килен-бухта. Командование авиашколы у самолета «М-9».**



**Севастополь, 1929 год. «МР-1», вытянутый из воды, буксируется к самолетным палаткам.**




**Севастополь. Инженерная бухта. 1928 год. Самолет «МУ-1» отправляется к самолетным палаткам.**



**Севастополь, 1923 год. Личный состав школы со знаменем, врученным ему шефом — коллективом электроснаба Севастопольского района и коммунхоза города.**

Надолго запомнилось летчикам празднование 6-й годовщины Великого Октября. В этот день на военном параде шефы — электроснабженцы Северного района вручили им памятное знамя. Соленый ветер вытягивал над бескозырками красное полотнище, а южное солнце высвечивало на нем слова: «Буревестникам

революции».

С этим знаменем личный состав авиашколы выходил потом и на все парады, и на полеты, и на уборку урожая, выращенного севастопольскими, а позже кубанскими хлеборобами.

В севастопольский период школа имела только одну эскадрилью. Возглавлял ее вначале Ромашкин — отличный летчик, грамотный, волевой командир. После ухода Ромашкина на другую службу эскадрилью принял А. Вирак.

В 1930—1931 годах школа размещалась в бухте «Голландия», в здании бывшего кадетского корпуса. Командирами учебных авиационных отрядов в то время были В. Молоков, И. Шнер и другие. Все они отличались высоким личным летным мастерством и глубокими методическими знаниями.

Среди летно-инструкторского состава особенно выделялись командиры звеньев Я. Кузьменко и С. Леваневский; старые инструкторы Озеров, Мельников. Из молодых были известны А. Ежов, Н. Бойков, И. Балашов, М. Матерухин, Хныкин, Магон.

Техническую службу школы возглавлял инженер Н. Кириллов, имевший специальное летное образование. Прекрасный организатор, специалист высокого класса, Кириллов умел в трудных условиях обеспечить бесперебойную работу техники, своевременный выход ее на полеты. С Кирилловым разделяли тяготы службы старший техник отряда Сорокин, награжденный орденом Красного Знамени, техники Кучерявый, Метелкин, Ярош и другие.

В то время личный состав школы занимался не только обучением курсантов. Он принимал самое активное участие в боевой подготовке Черноморского Флота, в малых и больших флотских учениях.

Летчики школы вылетали на разведку моря, на поиск и штурмовку кораблей «противника». Это давало им хорошую тренировку. Разведка проходила обычно вне видимости берегов и занимала по времени более двух часов. Велась она, как правило, в густой дымке, при плохой видимости горизонта, что всегда было связано с риском потерять пространственную ориентировку, зарыться в морскую пучину. Самолеты в то время имели примитивное навигационно-пилотажное оборудование. В сложных условиях полета над морем, в дымке, пилот лишь по креномеру мог ориентировать самолет в пространстве, удерживать его в полете. При поисках подводных лодок летчик, в заданном ему квадрате, выполнял нередко до пятнадцати галсов — пятнадцать раз в условиях ограниченной видимости менял курс, пользуясь в развороте лишь креномером.

Не менее сложной была задача найти и атаковать корабли в

открытом море на дряхлых МР-1 (морских разведчиках), у которых диапазон скорости составлял не более 20 километров. На штурмовку летчики ходили строем на низких высотах. Если кто отставал, то мог уже догнать группу только на пересекающемся курсе.

И все-таки летчики школы задания командования Черноморского флота на всех учениях выполняли успешно. Помогала им собранность, организованность, методика красморлетов, закаленных в полетах над Невой и Волгой, их личный пример в воздушных боях, их мужество и находчивость.

# Сто метров — не высота!

Севастопольский период жизни школы характерен и новыми требованиями в подборе инструкторов. Для инструктора стало уже недостаточно уметь научить летать. Теперь от него требовалось и умение воспитать в человеке высокие моральные качества воздушного бойца.

Иван Алексеевич Пушков был одним из первых учлетов, а потом и инструкторов морской школы. Пушков некоторое время обучал летному мастерству Молокова. И он, пожалуй, Пушков, коммунист, заложил в Молокове те лучшие моральные и волевые качества, которые позволили ему пройти славный путь в авиации, стать одним из любимых в народе героев.

В Севастополе Иван Алексеевич Пушков занимал должность начальника летной подготовки. Убывая на учебу в академию, он рекомендовал на должность инструктора, в числе других выпускников, и Василия Сергеевича Молокова. Молоков обладал редкой выдержкой, врожденной склонностью к полету, знал души людей, много работал над собой.

Вот что рассказывает о работе над собой сам Молоков:

> «Когда я попал в школу морских летчиков, — думал: теперь дело пойдет, теперь я по-настоящему поучусь… Я мог собрать любую машину (до этого работал более трех лет авиационным механиком), хорошо знал мотор, летал, но с теорией мне приходилось туго. Больше того, я все еще с трудом писал и плохо читал. Это мучительное чувство: понимать, что ты малограмотен. А знаний требуется много. «Какой же ты морской летчик!» — ругал я себя и тайком от других ходил к учителю на дом, изучал русский язык, физику, алгебру. При мне всегда был учебник, и как только выдается свободное время, тотчас сажусь читать. Читал я жадно и много — любые книги. И чем больше я читал, тем сильнее все хотелось знать, ничего не упустить. И передо мной все яснело, горизонт становился широкий. Все книги для меня были необыкновенными. Я открывал для себя страны, людей, и чем больше я читал, тем сильнее все хотелось знать, ничего не упустить».

Стать мастером летного обучения Василию Сергеевичу помогли товарищи, его пытливый ум. Как уже говорилось, многие старые инструкторы учили главным образом пилотировать

самолет. Делали они это успешно, если парень, попадавший к ним в руки, имел «птичье чутье». В противном случае его списывали на землю: «Рожденный ходить — порхать не будет». Эта формула принималась почти бесспорно в ту пору, на заре авиации. Когда же в стране начали создавать свои самолеты и они уже большим потоком пошли в воинские части, формула «богов» стала отвергаться, поскольку она мешала росту боевых эскадрилий.

Молокову самому вначале трудно давался самолет. Однако он освоил его успешно.

> «Значит, — рассуждал он, — овладеть самолетом может любой здоровый парень, если захочет и если в парне будут воспитывать летчика».

В авиации тех времен подготовка летчика понималась большинством старых инструкторов как их частная задача. Молоков один из первых ввел в программу методический «гвоздь» — воспитание как связь теории с практикой, духовная связь инструктора с учлетом.

> «Принимая в группу учлетов, — говорил Молоков, — я подолгу беседовал с каждым о его жизни до школы. Затем рассказывал о себе и о воздухе.
>
> На полетах я придерживался правила не ругаться, не повышать голоса, делать все так, чтобы учлет сам замечал свои ошибки и мог проанализировать их. Мне хотелось выработать в людях привычку самим замечать, уметь правильно видеть и оценивать полет. Конечно, если учлет не мог этого сделать, я не молчал. Намеками направлял взгляд и мысли учлета на то, что ему следовало увидеть, понять, осмыслить, устранить на земле и в воздухе.
>
> Обучали мы пилотов тогда на М-5 и «Авро» (МУ-1). На М-5 место ученика находилось рядом с инструктором, а на «Авро» инструктор сидел впереди курсанта.
>
> Вывозка проходила таким образом. Сначала взлетаешь сам, набираешь высоту 500—600 метров, идешь по прямой. В самолете был телефон, у инструктора рупор, под каской учлета резиновая надувная подушка. К ней по борту кабины от рупора тянулся резиновый шланг. Связь по такому телефону неустойчивая. Приходилось кричать. Кричал:
>
> — Смотри! Машина идет по прямой. Заметь, как расположен нос машины относительно горизонта.

Заметил? Теперь я передаю тебе «ручку», начинай сам управлять. Ручку держи легко, не напрягайся. Ну, в добрый час!

Сделаем десять полетов по прямой, начинаем отрабатывать набор высоты. Сто метров набираю я и передаю управление ученику:

— Давай сам. Выше давай. Сто метров — не высота!

Затем обучали планированию, виражам и лишь потом посадкам на редан. Это не каждому давалось сразу. Малейшая грубость, и пошел гидроплан «барсить» — «козлить» по-сухопутному.

Учили терпеливо, дожидаясь, когда до учлета дойдут все тонкости управления машиной. Почувствуем — учлет усвоил элементы полета по «коробочке», отдаем на проверку командиру звена. Он определял готовность учлета к самостоятельному вылету.

На стойках крыльев (слева и справа) самолета, в котором учлет первый раз вылетал самостоятельно, укрепляли красные флажки. Сигнал всем: «Дай птенчику дорогу!..».

Экзаменационный полет проходил так. Учлету давалось задание: набрать 3000 метров, пройти на этой высоте 10 минут, сделать глубокие и мелкие виражи, остановить мотор и произвести посадку на своем аэродроме. Это на учебном самолете. Затем на боевом учлет на час уходил в море. В море часто стояла дымка. Естественный горизонт едва просматривался, а приборов пилотажных на самолете, кроме креномера и компаса, никаких не было. Экзаменационные полеты контролировались барографом. Его вешали на грудь учлета, как медальон.

Связь между самолетом и землей была довольно примитивна. Если пилоту нужно было что-то передать на землю, то он сбрасывал вымпел с донесением. Земля отвечала цифрами, которые имелись в клапанах специального сигнального полотнища (попхема), ракетами, дымовыми шашками».

Сколько бы ни находился в школе учлет, он всегда чувствовал на себе недремлющее око инструктора. Ученик В. С. Молокова инженер школы Н. Кириллов вспоминает (с разрешения командования он переучивался на летчика):

«Как-то пилотируя в зоне самолет «С-16», я пережал

ногу. Машина стала сваливаться на нос. Я считал, что попал в безвыходное положение. Рядом со мной сидел Молоков. Он спокойно положил руку на штурвал, и… «С-16», вопреки своему нраву, вышел в горизонтальный полет. Этот урок молоковского хладнокровия, спокойствия, уверенности, доверия ученику и вместе с тем строгого контроля остался для меня навсегда в памяти».

В. С. Молоков ушел из школы в 1931 году. Будучи уже командиром отряда, он подготовил немало мужественных красных соколов.

# Испытание Севером

В Килен-бухте школа стряхнула со своих крыльев прах старины, прошла испытание на зрелость по всем параметрам учебно-боевой и политической работы. Ее воспитанники в те кипучие двадцатые годы испытывались суровым Севером, где тогда, в затишье мирных дней, проходило проверку на стойкость все советское: солдаты, техника, наука.

Стала ли в Килен-бухте «морская» лучше? Оправдала ли она надежды? Сумела ли она, освобождаясь от талмудистов, подняться над «морской офицерской», привлечь к себе внимание молодежи, народа? На эти вопросы отвечали результаты многолетних испытаний жизнью. Отвечали положительно.

Если бы школа проверялась в аэродинамической трубе, то силы, действовавшие на нее в тот период времени, распределялись бы на аэродинамической кривой следующим образом. Подъемная (командование) возрастала медленно. Ее сдерживали силы тяжести — груз устаревшей техники. Зато сила тяги (коммунисты, комсомольцы) росла год от года, сводя на нет силу «сопротивления» — консерватизм талмудистов и анархистов (и такие, к сожалению, иногда попадали сюда).

«Сила тяги» постоянно возрастала. В 1924 году в школе было 36 членов и кандидатов ВКП(б), комсомольцев — 15. В 1929-м — в пять раз больше.

В 1924 году школа выпустила 18 летчиков. В 1929-м — 46.

Многие выпускники отправлялись работать на Север, осваивать ледовую целину. Там уже бился с метелями воспитанник морской школы Б. Г. Чухновский — разведывал льды Арктики, продирал в туманах воздушные трассы в глубь Ледовитого океана, к Маточкиному Шару, к берегам Новой Земли и Белого моря. Разведка ледовой акватории Новой Земли Б. Г. Чухновским помогла «Карской экспедиции» благополучно вернуться на Родину кратчайшим путем — через Маточкин Шар.

Когда мир потрясла весть о катастрофе во льдах Арктики дирижабля «Италия», Советское правительство послало на розыски его экипажа лучших своих летчиков.

Б. Г. Чухновский и М. С. Бабушкин, взлетев с ледоколов «Красин» и «Малыгин», нашли экипаж дирижабля в торосистых льдах. Оба летчика были награждены орденами Красного Знамени.

Воспитанники морской школы летчики Шляпников, Бергстрем, Рожков, летнабы Проценко, Квитковский в 1925 году открывают в северо-западных областях страны озера, пригодные

для работы с них поплавковым самолетом. Два года спустя Кошелев и Лухт совершают перелет на остров Врангеля, который имел большое значение в освоении Северного морского пути.

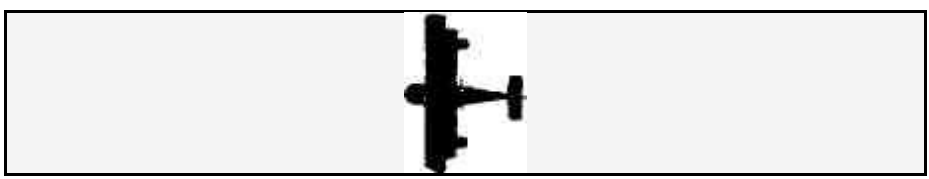
Летом 1928 года экипаж самолета «Северный полюс» под командованием А. Волынского, окончившего морскую школу одновременно с Чухновским, в сложных метеоусловиях прошел по маршруту Владивосток — Николаевск-на-Амуре — Петропавловск-Камчатский — Усть-Камчатск — Анадырь — Северный Ледовитый океан — Мыс Дежнева. Волынский первым провел самолет над всем Тихоокеанским побережьем Советского Союза. Он пробыл в воздухе 42 часа 25 минут и покрыл расстояние, равное радиусу Земли.

На заре авиации, когда самолеты снабжались только простейшим навигационно-пилотажным оборудованием, первопроходцами в глубь пятого океана, открывателями белых пятен на карте Родины могли стать лишь люди самоотверженные, наученные в сложнейших условиях полета выходить на цель. Именно такими отважными сынами и являлись бывшие курсанты школы.

Испытание Севером выпускников морской авиашколы проходило успешно. Скоро в Заполярье на помощь «Буревестникам» пришли их младшие братья — С. А. Леваневский, И. В. Доронин, А. В. Ляпидевский, М. И. Козлов (теперь известный полярный летчик), Бортновский — сейчас генерал-лейтенант авиации.

Все они обрели крылья в Севастополе, в кабине самолета с Молоковым. Не усидел на месте и Василий Сергеевич. В тысяча девятьсот тридцать первом году он покинул уютный северный берег Черного моря и бросил свой якорь на далеком южном берегу Ледовитого океана.

Там воспитанник училища с честью оправдал доверие товарищей. В суровых условиях Крайнего Севера В. С. Молоков показал свою отличную подготовку, стал еще более опытным летчиком. И вскоре вся Советская страна узнала имя этого отважного человека.



# В ОПРАВЕ АЗОВСКОГО МОРЯ

# Когда авиаторы плачут…

Время работало на авиацию. Заслуги ее в гражданской войне, успехи на Севере, в воздушной связи городов с глубинками страны, вызывали в народе уважение к этому новому виду транспорта и боевого оружия.

Молодежь рвалась к аэропланам. Самолеты, теперь уже большими партиями, целыми эскадрильями поступали в авиационные части и учебные заведения. Притом наши, отечественные. Сухопутные, конструкции Поликарпова: «У-2», «Р-1»; морские — Григоровича: «МУ-1», «МР-1», «МБР-1».

Тесно стало в маленьких ангарах и на спусках. На берегу бухты «Инженерная» моряки возвели полотняный ангар-палатку на четыре машины и стали использовать спуски бухты «Голландия». Одновременно строили новые. Стройка разворачивалась медленно. А приказы нужно было выполнять безотлагательно. В марте 1930 года школа получает наименование: «Школа морских летчиков и летчиков-наблюдателей». Но это не все. Ей ставится задача — кроме летчиков и летнабов, готовить авиамехаников, переучивать «сухопутных» военных летчиков на морских самолетах и пилотов гражданской авиации, обеспечивать стажировку студентов авиационных вузов.

Задачи грандиозные. Увеличилось и число отрядов и людей в школе, а рабочая площадь оставалась прежней. Закрытая Севастопольская бухта являлась основной базовой стоянкой Черноморского флота. Авиаторы это понимали. Они стали искать себе другое пристанище, думать о закладке своей незыблемой базовой стоянки. В этом им помогал своим личным участием начальник Военно-Воздушных Сил РККА Баранов.

Выбор пал на Ейский лиман в Азовском море.

Ейский лиман и Азовское море бороздили в основном рыбацкие фелюги, с которыми вполне могли ужиться летающие лодки. Сухопутным самолетам здесь тоже открывалось раздолье — приазовские степи Кубани, богатейшего края страны.

В ноябре 1930 года в районе Ейска закладывается крупное строительство военного городка — первой советской школы морских летчиков. Летом 1931 года школа простилась с гостеприимным Севастополем. Перебазировались двумя эшелонами: железнодорожным и воздушным. Воздушный состоял из гидросамолетов. Летчикам предстояло покрыть расстояние в полтысячи километров. Такого перелета в один прием они никогда не делали. Волновались, готовясь к переходу через два

моря и два залива. Механики с особой тщательностью проверяли машины.

В 1931 году командование эскадрильей принял Евгений Чирков. Он и возглавил организацию трудного перелета воздушных эшелонов из Севастополя в Ейск в июле 1931 года. Чирков являлся одним из первых командиров эскадрилий, на чью долю выпало внедрение в полеты четкости и воинского порядка. Своим непосредственным участием в подготовке летного состава к выполнению очень сложной по тому времени задачи Чирков обеспечил ее успешное решение, без каких-либо летных происшествий.

Из Севастополя вылетели утром. Море куталось в легкую дымку. Слева проплывал зеленый берег крымской земли с редкими тогда белыми оазисами здравниц.

После двухчасового полета отряд поплавковых машин благополучно приводнился в Керченском порту.

— Теперь мы, можно сказать, дома, — помогая техникам заправлять машины, говорили молодые летчики. — Еще прыжок — и мы дома!

«Старики» недовольно морщились:

— Скажешь «гоп», когда перепрыгнешь. — Они не любили загадывать что-нибудь наперед. — До Ейска еще топать да топать…

Но вот раздалась команда старшего группы:

— По самолетам!..

Экипажи заняли места в кабинах. На берегу толпились провожающие: керченские рыбаки, портовые рабочие.

Первой пошла на взлет тройка со старшим группы. Вспенилось за хвостами море, воздух наполнился густым хлопаньем пропеллеров, восторженным гулом провожающих. И вдруг все звуки разом стихли. Ведущая тройка не взлетела. Она пересекла всю бухту, вышла в пролив и оттуда возвращалась назад. Повторила разбег, начав его от пирсов, и снова вернулась. Самолеты, словно их заколдовали в Керчи, не могли оторваться от воды. Моряки на судах смеялись, протягивая с кормы смоленые концы канатов:

— Цепляйтесь, пилотяги!

Пилотяги поворачивались к судам затылками. Выбравшись из машин, они снова все собрались на берегу и со слезой в голосе обращались друг к другу:

— В чем дело?

«Старики», теперь уже гневно, ворчали на молодежь:

— Вот вам и дома…

Загадку, заданную самолетами, разгадал старший техник:

— Братцы! — вдруг радостно произнес он. — А ведь вода-то в проливе пресная! Почти пресная. Плотность ее меньше черноморской. Вот она и присасывает. Были бы моторы посильнее — мы бы взлетели. А так… Смажем поплавки, и дело пойдет наверняка.

Тавот — технический вазелин — добыть не удалось. Зато портовики подкатили аэронавтам, терпевшим бедствие, целую бочку свиного жира. Механики смазали свиным жиром поплавки. Летчики выбросили из кабин все лишнее, даже свои регланы. Только после этого гидросамолеты, и то не с первой попытки, смогли оторваться от колдовской воды Керченского пролива и взять курс на Ейск.

А в Ейске их уже давно ждали. Молодежь ждала с цветами и просьбами — принять в летчики.

Жители Ейска, кстати, дали название школе: «Ейская». Это название и закрепилось за ней навечно.

# Большому кораблю — большое плавание

Бросив якорь в Ейске, морская школа моментально преобразилась. Она получила новые штаты и такое количество самолетов, сколько ей и не снилось прежде.

В Севастополе, даже в самую лучшую пору, едва набирали четыре десятка машин, пригодных для работы. В Ейске же самолетов могли поднять в десять раз больше — 446, в том числе новейшие, сухопутные — учебные «У-2» и боевой «Р-1».

«Р-1», двухместный одномоторный биплан, разведчик и ближний бомбардировщик, имел первый советский синхронный авиационный пулемет «ПВ-1». Выполнял весь сложный пилотаж: глубокие виражи, боевые развороты, перевороты через крыло, петли. Хорошо штопорил, легко выходил из штопора. Но не прощал никому небрежности в пилотировании. И все же «разведчика» любили, им гордились.

— Кто летает на «Р-1», — говорили моряки, — тот летчик!..

Позже в школу пришла более совершенная отечественная техника. Это были бомбардировщики «ТБ-1» и «ТБ-3», с моторами водяного охлаждения «М-17» — первыми мощными моторами советского производства.

Учлеты, засидевшиеся у спусков, ожидая очереди на полеты, воспрянули духом. Они видели: к ним пришла мощь. Мощь, способная поднять всех парней, рвавшихся в небо, а в случае войны — отразить удар любого врага.

Направляя в школу новую технику, Управление ВВС РККА ставило перед постоянным составом повышенные требования: увеличить количество обучаемых, по сравнению с севастопольским периодом, в десять раз. В связи с этим при штабе создаются отделы: морских летчиков, сухопутных летчиков, летчиков-наблюдателей, авиамехаников. Школа становится своеобразным комбинатом подготовки кадров для Военно-Воздушного Флота. Курс обучения летчиков определялся двухгодичный.

Задачей № 1 постоянного состава было — научиться грамотно эксплуатировать боевую технику, используя ее высокие летно-тактические данные. Овладеть самим, а затем научить переменный состав пилотировать по приборам: в облаках, ночью над сушей и над морем К выполнению задачи № 1 командование подошло осторожно, малыми силами, специальной группой, созданной из опытных летчиков. В спецгруппу вошли командир отряда Х. А. Рождественский, командир звена П. В. Анисимов и другие. Руководил ими инструктор — летчик эскадрильи

летнабов Е. А. Федоренко, Позже, когда весь командный состав научился пилотировать по приборам, к сложным полетам начали допускать курсантов. Курсантам устанавливался обязательный минимум — 10 полетов ночью на самолете «У-2». «У-2» имел под левым крылом фару, но пользовались ею в особых случаях — при вынужденной посадке в поле.

На аэродроме садились при свете костров и «летучих мышей». По сигналу руководителя полетов «Пламя!» красноармейцы, команды обслуживания, зажигали мазут в жаровнях и следили, чтобы пламя не погасло.

На фонари взлетали и выходили после выполнения задания. Фонари «летучая мышь», расставленные буквой Т, указывали полосу приземления. Заправлялись они керосином, в то время не лучшим, а потому часто хандрили. Кроме умения водить самолет ночью, летчик должен был еще уметь угадывать огни своего ночного старта. Не спутать их с кострами цыганских таборов или же колхозных станов.

Натренированности на земле к выполнению летных упражнений, ориентированию в воздухе, определению погоды, своих и чужих самолетов уделялось главное внимание. Теперь уже стало недостаточным уметь только держаться за ручку. Новые образцы боевых самолетов и сложные виды летных упражнений не прощали пассивности, неряшливости, дилетантских знаний материальной части, теории полета, воздушной тактики, района полета, специального оборудования кабин. Грамотно эксплуатировать технику, действовать собранно, уверенно учили на земле и в воздухе методом показа и рассказа, личным примером. Особое внимание уделялось инициативе курсантов, умению грамотно и уверенно действовать в особых случаях полета.

В программе летной подготовки осталось упражнение: расчет и посадка с остановленным винтом. Прежде это упражнение выполняли на глазок. В море ведь было места много. Приводниться можно было за тысячу метров от знаков. «Глазок» с вооружения сняли и ввели в норматив на посадке для всех летающих плюс — минус пятьдесят метров. Не уложился — двойка, командирская «стружка» и вывозные полеты до полного прозрения.

Перевалив горизонт достигнутых успехов в севастопольский период, школа уверенно набирала темпы. Все механизмы ее работали слаженно.

Словом, дела шли хорошо. И только омрачала общую радость одна весьма важная деталь — отсутствие радиосвязи.

Да, без нее уже нельзя было работать. Повысился потолок и

радиус полета самолетов, росло количество взлетов и посадок. Эскадрильи нередко действовали на два старта. Одновременно на нескольких точках. Выдавались часы, когда над Ейском — над сушей и морем — кружились десятки различных самолетов. Нередко их пилотировали учлеты самостоятельно. Им обязательно требовалась связь с землей, умное, вовремя брошенное слово с земли. Сигналы «попхема» не всегда помогали. И совсем не помогали летчикам ночью, на маршруте, в непогоду.

Азовское море богато рыбой и штормовыми ветрами. Как правило, ветры являются внезапно. Рыба от них прячется в глубины моря, а авиаторы — в ангары. Штормовые ветры нередко хоронили в ливнях дождя или пыли аэродром. Они как бы стирали его с поверхности земли. Если в это время летчик находился в воздухе, он мог только сам попытаться спасти себя и самолет от разбушевавшейся стихии. В таких случаях его выручали сообразительность, умение оценить обстановку, вовремя найти верное решение. Самообладание, находчивость, знание мельчайших топографических морщин Приазовья помогали выйти из беды и, можно сказать, заменяли собой в ту пору радиосвязь. Поэтому нравственные, волевые качества в первую очередь воспитывались в летчиках всеми категориями преподавателей, в классах и в машинах.

Большие дела непременно начинаются с больших трудностей. А их было немало в начале работы морской школы в Ейске, как и ошибок в освоении новой материальной части, новых летных упражнений.

Школа приступила к обучению переменного состава курсантов полетам ночью. Этот и без того сложный вид подготовки усложнялся прежде всего отсутствием радиосвязи.

Однажды около часа ночи аэродром закрыло густым туманом. В воздухе находилось три самолета. Одним управлял летчик-инструктор. Два других пилотировали курсанты — впервые самостоятельно в ночной мгле. В надежде, что туман скоро рассеется, все летчики стали в круг над аэродромом. Меньше и меньше оставалось в баках горючего, а земля не прояснялась. Местность надолго затянуло плотной молочной пеленой. Поняв это, инструктор вышел из круга и взял курс на один из запасных аэродромов. Курсанты последовали за ним, и все три самолета благополучно произвели посадку на обширном поле «чужого» аэродрома, где в то время был разбит ночной старт и проводились полеты.

Правильное решение инструктора и внимательность курсантов исключили возможность крупного летного происшествия.

Позже таким же образом командир эскадрильи спас жизнь курсанту Н. Свиридову. Увлекшись пилотированием, молодой летчик оказался за облаками и потерял ориентировку.

Командир никак не мог подсказать курсанту со старта, где он находился, направление на свою «точку». Зато еще надеялся найти того за облаками и через какое-то окно привести домой. Что и сделал, поднявшись в воздух на первом, попавшемся ему самолете.

…Год от году летно-инструкторский и командный состав школы накапливал опыт эксплуатации новой техники в сложных условиях. Школа постепенно увеличивала выпуск летчиков, развивая в них лучшие качества старой гвардии красморлетов.

В тридцатые годы из этого авиационного комбината вышли В. И. Раков, А. К. Антоненко, П. И. Павлов и многие другие летчики. Все они отважно сражались в годы Отечественной войны и удостоились высокого звания Героя Советского Союза.

# Голос партии

Голос родной партии коммунистов!..

Он всегда звучал без колебаний и не давал застаиваться кадрам. В тридцатые годы в школе усиливается партийно-политическая работа. Увеличивается и тяга людей в партию, в комсомол. Уже не десятки, а две тысячи членов и кандидатов в члены ВКП(б) — состояли на учете в морской летной школе.

В январе 1932 года проходила первая партийная конференция коммунистов школы. На нем обсуждались доклады начальника школы, секретаря бюро партийной ячейки и представителя Политуправления Северо-Кавказского военного округа.

Коммунисты вскрыли серьезные недостатки в работе партийных органов школы в новых условиях. Как положительное явление, отмечался рост авторитета коммунистов и комсомольцев среди беспартийных, высокое политико-моральное состояние всего личного состава.

В письме, направленном Центральному Комитету ВКП(б), принятом партконференцией, говорилось:

> «Волей партии и рабочего класса мы поставлены на один из ответственнейших участков служения Родине. Мы готовим кадры Военно-Воздушных Сил РККА… Высокие темпы и качество боевой учебы, высокая производительность нашего труда, крепкая воинская дисциплина — важнейшие вопросы, над которыми работает партийная организация. Партийная организация объявила решительную борьбу аварийности, поломкам и вынужденным посадкам…»

Несколько позже те же вопросы обсуждала первая комсомольская конференция. Созданные в школе политический отдел и партийная комиссия стали организующим центром в борьбе за дисциплину, порядок и лучшее овладение авиационной техникой.

Летом 1932 года морскую школу посетил Народный Комиссар обороны Климент Ефремович Ворошилов. Он всесторонне ознакомился с жизнью и учебой авиаторов и в приказе отметил положительные сдвиги в их учебно-боевой подготовке и в быту, в хозяйственном обеспечении авиапарками. По итогам работы морская школа вышла на первое место среди военно-учебных заведений ВВС, за что Центральный Комитет

ВЛКСМ вручил ей приз — типографскую печатную машину и Почетную грамоту.

**Начальник политического отдела школы П. В. Чекменев.**

Но не только воздухом жили в то время авиаторы. Не чужой была им и земля. Кубанская земля. Не чужды им были и заботы хлеборобов.

30-е годы знаменательны глубокими преобразованиями в сельском хозяйстве страны. Для укрепления кадров на селе 200 авиамехаников-выпускников откомандировываются в распоряжение машинно-тракторных станций и совхозов. На Кубани в ту пору широким фронтом шла коллективизация. Колхозам требовалась разносторонняя помощь людей, имевших богатый опыт партийно-политической работы в массах. И они ее получали. Моряки-летчики читали доклады и лекции в станицах, создавали кружки культпросвета, выступали с концертами художественной самодеятельности. Кубанцы радостно встречали летчиков, делились с ними хлебом, который добывался большим потом.

Школа не раз всем составом выходила и на полевые работы. В 1933—1934 годах в колхозах и совхозах Ейского района Краснодарского края на ремонте сельскохозяйственных машин работало 186 специалистов-авиаторов.

В те же годы в Ейский городской Совет избираются

депутатами замполит школы Гуляченко, комиссар авиапарка Белоусов, инструктор-летчик Акулов, начальник учебного отдела И. Н. Филиппов. Городу тоже требовалась помощь людей, сильных духом, способных увлечь на большие дела массы.

Людей, сильных духом, выдвигала на руководящие посты сама жизнь. Тяжелый, но почетный долг авиаторов тридцатых годов несли на своих плечах Николай Николаевич Бажанов — начальник и комиссар школы, его помощник по политической части Г. С. Черный, начальник штаба П. С. Смирнов, начальник учебно-летного отдела К. М. Смирнов, командиры эскадрилий Н. С. Бочкарев, А. А. Демидов, Г. А. Винокуров, А. В. Ежов, П. И. Лазарев, Т. К. Короп, Ф. Г. Федоров, Е. Г. Чирков и многие другие труженики кузницы военных кадров.

Советское правительство и Коммунистическая партия, проводя линию укрепления обороноспособности страны, привлекли к работе на Красную Армию лучших ученых, конструкторов, рационализаторов. Это быстро сказалось на повышении технической оснащенности армии. И, конечно, праздничным событием было появление на аэродроме школы советских воздушных крейсеров «ТБ-1» и «ТБ-3» — конструкции А. Н. Туполева.

Первым освоил тяжелый бомбардировщик и выпустил на нем большую группу бойцов летчик-инструктор Л. И. Иванов. Под руководством командира звена Коптева другая группа учлетов овладела новой летающей лодкой «АШ-2» — конструкции Шаврова.

«Инструкторы Н. В. Челноков и С. К. Литвинов успешно провели опытное обучение учлетов на новых морских самолетах «С-62» и «МБР-4», — записано в армейском отчете тех лет. А в известной авиационной песне слова скупых на похвалу штабных документов легли так:

Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,
Чтоб покорить пространство и простор.
Нам разум дал стальные руки-крылья,
А вместо сердца — пламенный мотор…

Скоро песня поется, да долго складывается. Далеко не просторный воздушный простор. Крутые, обрывистые дороги ведут в небо, и каждый метр высоты отмечен невосполнимыми утратами. Давно не сказка — облететь «вокруг шарика». Стала былью и сверхзвуковая скорость. Но ведь было время, когда и облет Азовского моря считался событием. Когда в ясную погоду красморлеты едва выкарабкивались в загадочную для них тогда

тропопаузу, выкарабкивались сами и тянули за собой всех, кто хотел пощупать перистые облака, увидеть чистое, не замутненное пылью солнце.

«Мы» — в авиационном марше. В переводе на личный состав Первой советской морской школы — это Г. В. Мельников, В. С. Молоков, П. А. Пушков, Т. К. Короп, Л. И. Иванов, С. К. Литвинов, Н. В. Челноков и другие асы времен летающих фанерных «пятаков» и дюралевых линкоров, скупо названные в штабных отчетах новаторами. Это их упорством, их энергией задавались обороты пламенным моторам, размах рукам-крыльям, ими в тридцатых годах формировались в грозную силу стальные эскадрильи.

Откуда же выходили люди, сделавшие сказку былью?.. Мудра мать всех книг — История. Много она видела, ничего не забыла, никого не вычеркнула из своей материнской памяти. Только рассказывать о всех и ей не по силам. Тысячи парней со сложными биографиями прошли перед ее глазами за пятидесятилетие. Вот путь одного из тех парней к летному мастерству, к боевой славе. Путь Николая Васильевича Челнокова.

В 1931 году комсомолец Челноков, родом из Ленинграда, поступил в морскую авиашколу. Учил его летать на гидросамолетах Михаил Мазуров.

Товарищи звали Челнокова Колькой. Иногда по его старым рабочим должностям: «Колька-грузчик», «Колька-штукатур». Челноков рано своим горбом начал добывать для семьи хлеб насущный. Прошлые профессии пригодились ему в авиации. Вернее, они сработали в Челнокове на авиацию: укрепили мышцы парня, развили сноровку, выносливость, без чего летают недолго и скучно.

Однажды учлет Челноков обнаружил на самолетном кладбище ржавое магнето и сделал из него зажигалку общего пользования. И тут друзья Челнокова узнали, что Колька-грузчик был еще и студентом Ленинградского электромеханического института.

— Небо вытянуло из вуза, — признался Челноков, прикуривая от электрической зажигалки.

Время, проведенное Николаем Васильевичем в вузе, не пропало даром. Благодаря знаниям, полученным в институте, он без особого труда овладевал сложным и красивым искусством — летать, днем и ночью, над сушей и морем.

Вначале в курсантской, а затем в инструкторской кабине самолетов различных марок, в строю аэронавтов, преданных своему делу и Отечеству, вырабатывался характер Челнокова-

летчика, его умение прямо смотреть в глаза опасности, чутье на друзей, на врагов.

Вырос Челноков в школе до командира отряда. В 1934 году ейчане избирают Николая Васильевича депутатом в свой городской Совет. А много позже за боевые заслуги на фронтах Отечественной войны страна награждает Челнокова дважды Золотой Звездой Героя Советского Союза.

Но есть у Николая Васильевича награда, которую он получил еще в том же, 1934 году за заслуги перед Родиной в мирном небе, за отличное обучение и воспитание подчиненных, воздушных бойцов. Награда эта — орден «Знак Почета». Знак уважения народа, нетускнеющий, как слава героя…

Тридцатые годы — это годы скачков и открытий, бурного расцвета молодой Советской страны. Потому не удивительно, что страницы истории морской школы тех лет пестрят патетическими повторами: «новый», «успешно», «первый».

В стране обновлялось все. А главным образом люди. В авиацию приходила молодежь, вдохновленная на великие дела партией, комсомолом, революционными подвигами отцов и дедов. Приходили сотни, тысячи Челноковых и, по-рабочему засучив рукава, бросались открывать все: кулацкие подполья, первую борозду в подшефном колхозе, новые качества старых самолетов. Но прежде всего Челноковы открывали самих себя, испытывали самих себя на прочность в различных условиях, удивляя мир упорством, благородством и настойчивостью в достижении цели.

Если бы эта книга писалась только о первопроходцах морской школы, и тогда было бы невозможно поведать все и о всех. Наша цель: рассказать о школе, которую закладывали в разное время славного пятидесятилетия разные люди, как-то высветить из прошлого самое кузницу авиационных кадров, воскресить, что ли, ее дух, психологию закаливания воздушных бойцов, назвать и показать в труде хотя бы тех «кузнецов», чьи уроки мужества и сегодня являются основным разделом учебно-летной программы Ейского училища. Каждому такому уроку — свое место на страницах истории.

# Уроки мужества

Февраль сковал льдом Азовское море. Авиаторам приказал: морские самолеты спрятать в ангары, сухопутные поставить на лыжи, а самим одеться потеплее, в меха. В стартовых дощатых кубриках, когда там собирались летчики, пахло нафталином. Летчики, отправляясь в полет, натягивали даже меховые из кротовых шкурок маски.

В тот морозный день летчик-инструктор Сидоров получил ответственное задание. Ему предлагалось выполнить тренировочный полет в зону на самолете-разведчике «Р-1».

— Задание вам такое, — сказал командир отряда Т. К. Короп на предварительной подготовке. — Четыре боевых разворота, две петли, спираль — левая и правая — и домой…

Сидоров взял на борт своего техника Моторина. Моторин не первый раз поднимался в воздух. И поскольку здесь дело его было чисто «пассажирское», он и вел себя, как пассажир. Вначале любовался зимней панорамой Приазовья. Земля и море покрылись толстым слоем снега.

К востоку от Ейска, в степи, вздувались дымами кубанские хутора и станицы. Разведчик карабкался в зону не быстрей, чем текли праздные мысли техника. Дымы примелькались, наскучила белизна. Моторин потер крагой нос, уткнулся лицом в воротник и запел вполголоса какую-то благодушную, под стать его настроению, песню.

В морозном воздухе сухо трещал мотор. Чем выше поднимался самолет-разведчик, тем гуще обрастала белесой игольчатой стружкой крыльевая оснастка: стойки, стальные ленты-расчалки, тросы управления. Зимой явление на высоте обычное. Оно ничем плохим не грозило самолету.

В зоне летчик развернул машину носом на город. Осмотрелся на все четыре стороны, описывая головой восьмерки. Кинул бегло взгляд на приборы и крикнул технику:

— Начнем, что ли?

Моторин убрал ноги с педалей:

— Начнем, командир!

На виражах его немного мутило. На боевых разворотах сильно прижимало к сиденью. Затем вдруг энергично запрокинуло голову.

«Переворот», — догадался Моторин. И тут же потерял из виду землю: самолет свечой лез вверх, на петлю. Лез прямо, устойчиво выворачивая мощное, забрызганное маслом, брюхо зимнему солнцу. Внезапно какой-то сильный глухой удар снизу, в

положении, близком к верхней мертвой точке, резко кинул машину вправо, принудил опустить нос. Моторин глянул за борт, в прорезь в стыке крыла с фюзеляжем, и его обдало жаром. Правая лыжа шасси, передним лобастым концом смотрела в землю: лопнули проволока и амортизатор, удерживавшие ее в горизонтальном положении.

— Командир, видишь?! — тревожно бросил Моторин.

Сидоров видел. Удерживая самолет ногой от разворота вправо, он полого снижался в направлении старта, вряд ли осознанно, скорее по привычке — во всех случаях стремиться к своему аэродрому. Снижался и думал, что же теперь предпринять? Ни ему, ни кому другому в Воздушном флоте до сих пор не приходилось садиться с неисправной лыжей. Не знал, что подсказать летчику и командир отряда. Он наблюдал за самолетом со стартового командного пункта. Да и как подсказать? Выложил на всякий случай крест-сигнал, запрещающий посадку.

Сидоров не торопился садиться. Посадка с неисправным шасси вряд ли могла закончиться благополучно. А что делать?

Решение нашел Моторин.

— Давай по прямой, командир, — сказал он. — Я ее, тигру, сейчас выровняю. Давай, не мешкай. Горючее кончается!..

Сидоров понял: Моторин хочет выбраться на крыло, просунуться в прорезь, стать на лыжу и выровнять ее своим весом. В этом он тоже видел единственную возможность спасти машину. Но и другое видел, о чем страшно было подумать. И летчик поспешил запретить технику рисковать собой.

— Отставить, Моторин! Привяжись потуже. Садиться будем, авось…

Не услышав ответа, Сидоров оглянулся. Моторин, втянув голову в воротник комбинезона, уже вылезал из кабины…

А на аэродроме в это время гадали, что же предпримет летчик?

Разведчик прошел над стартом. Потом плавно, «блинчиком», развернулся на 180 градусов. Ему выложили из посадочного полотнища «Г» — сигнал, указывающий на неисправность правого шасси. Это было последнее, чем земля могла помочь экипажу, терпящему бедствие.

Но тут со старта заметили, что лыжа выровнялась. Все решили: произошло чудо. Только чудо могло поставить ее сейчас в нужное, горизонтальное положение. Руководитель полетов облегченно вздохнул. Вздохнул и снова нервно поднес к губам недокуренную папиросу. Кто-то за его спиной произнес упавшим голосом:

— Товарищи! Чуда-то нет. Человек на лыже!..

Приземлился разведчик мягко, точно у посадочных знаков. За ним, взрывая снег бурками, побежали все, не занятые срочной работой.

На лыже стоял Моторин. Стоял неподвижно, словно примерз к кресту стальных крыльевых растяжек, который он крепко обнимал руками.

Летчик осторожно снял механика с «креста» и передал в объятия товарищей. Немного оттаяв в жарко натопленном кубрике, Моторин отстранил от себя фельдшера и начал похваляться техникам, друзьям своим.

— Силен у меня командир. Я даже не трепыхнулся — так он ювелирно пилотировал.

Командир находился рядом.

— Еще бы, Моторин. Ты же, как только выбрался на плоскость, сразу превратился в сосульку. Меня зато потрепало… Выговор тебе за невыполнение приказания.

Сидоров склонился над Мотриным. Легонько ткнул его под ребро пальцем, и они счастливо рассмеялись.

Находчивость Моторина, летное мастерство Сидорова спасли дорогостоящую машину. А вообще-то сделали они гораздо больше — продемонстрировали мужество и силу дружбы воинов Красной Армии.

За самостоятельность и геройство, проявленные при спасении самолета и экипажа, летчик В. Сидоров и авиатехник И. Моторин решением ЦИК СССР от 20 июня 1934 года были награждены орденами Ленина.

Комбинат авиационных кадров работал теперь днем и ночью. Техника несла двойную нагрузку. Всего, что могло случиться с нею, нельзя было предусмотреть. В беде авиаторов выручали находчивость, самообладание, умение побеждать страх решительными действиями, рисковать разумно, с пользой для дела.

В тридцатые годы приобретает важное значение вывод самолета на цель в заданное время. Здесь также подавали пример курсантам, пример точного выполнения задания, приказа, командиры — коммунисты и комсомольцы. Героизм на боевой службе любимой Родине становится массовым явлением в школе.

…Уже желтели листья, с моря выползали на аэродромы седые, пахнувшие рыбой, туманы, которые появлялись иногда по утрам, на восходе солнца. Этот памятный летный день начался, как всегда, рано на рассвете. Судя по веселым птичьим базарам, день нарождался погожий. С моря и с суши в воздух, навстречу яркому солнцу, одна за другой поднимались боевые машины. Они

будили город Ейск, и он, просыпаясь, смотрел вслед боевым машинам завистливыми глазами ершистых мальчишек.

В полдень Ейск неожиданно потряс громовой рокот. В домах зазвенели стекла. Испуганно вскрикнули матери, кормившие в тот час малышей грудью. Матери вскрикнули и тут же заулыбались: над городом проплыла эскадрилья четырехмоторных воздушных линкоров. Шли они плотно, курсом на запад, к полигону. Крыльями закрыли солнце. Матери видели на крыльях красные звезды и ничего не боялись. Гул советских самолетов был им тем же, что детям колыбельная песня.

Эскадрилья уходила все дальше, выше и недолго закрывала солнце. Матери смотрели вслед самолетам с гордостью и надеждой. Летчикам желали счастья. Они это знали. Потому-то, наверное, не сошел с заданного курса экипаж бомбардировщика, которого на взлете постигло несчастье. Вел бомбардировщик командир отряда В. Шенберг. Ему доложил бортинженер Лавреченко:

— На разбеге слышал треск. Причину выясняем.

Уже далеко от аэродрома в горизонтальном полете Шенберг передал управление второму пилоту и прошел в кабину техников.

— Ну, что тут у вас случилось? — спросил он.

— Лопнул узел правого полушасси, — доложил Жигулин.

— Придется возвращаться, товарищ командир отряда, — добавил Колодяжный.

Шенберг ответил не сразу. Он думал, видимо, о том, что возвращаться негоже. Задание, хотя и учебное, а выполнить нужно. Конечно, можно и вернуться. Штаб запишет в донесении: экипаж Шенберга прервал полет по причине неисправности материальной части. И делу конец. Ну, а что изменится на борту, если повернуть назад? Все равно придется садиться с неисправным шасси. Нет, только вперед. Шенберг любое задание считал боевым и не мог отступить, не выполнив приказа до конца.

— Вернемся, когда отбомбимся, — объявил Шенберг экипажу. — А вы подумайте, нельзя ли в полете устранить неисправность. Хорошо подумайте, товарищи!

Бомбардировщики имели радиостанцию. Но Шенберг не стал докладывать флагману о ЧП, боясь, что тот все же заставит изменить курс на 180 градусов.

Снова заняв место за штурвалом, командир время от времени с тревогой поглядывал за борт. Там, за бортом, в тугих вихрях воздушных струй, выполняя волю командира, уже трудились техники. Шенберг видел только их руки, набрякшие, синие, знакомые ему мозолистые руки.

Привязав себя друг к другу, Лаврененко, Жигулин, Колодяжный поочередно высовывались в люк, и, виток за витком, наматывали фалу на лопнувший узел. Они и сами сделались синими от долгого висения вниз головой. Но командир видел лишь руки смельчаков. И его прошибал холодный пот, когда эти руки вдруг соскальзывали с металла и вместе с фалой, как плети, болтались в пропасти.

Наконец впереди показалась цель.

— Прекратить работу! — приказал Шенберг техникам.

Скоро на земле, в расположении условного противника, начали всплескиваться грязные плошки бомбовых взрывов. Выполнив задание, Шенберг опять передал управление второму пилоту, а сам, войдя в радиорубку, доложил флагману:

— На корабле лопнул узел полушасси. Принимаю меры к спасению машины. Разрешите садиться последним.

Командир хотел, пока ведутся аварийные работы, выжечь горючее из баков и тем предельно облегчить машину.

Флагману не требовалось этого расшифровывать.

— Вас понял, — ответил он с теплотой в голосе. — Вас понял! Садитесь спокойно. Встречу организуем. Желаем успеха!..

И опять перед глазами Шенберга замелькали матросские руки, синие и сильные, как штормовое море. Наконец, фала плотно обволокла трещину, затянулась на ней мертвым узлом.

Шенберг велел экипажу перейти в хвост. Выключил моторы и повел корабль на посадку.

На аэродроме вдоль посадочных знаков выстроился, как для парада, личный состав эскадрильи. На правом фланге маячили медные каски пожарной дружины и два санитарных фургона.

Шенберг в момент приземления легким, ювелирным движением ног чуть отклонил рули влево. А когда самолет, пробежав по полю на левом колесе, мягко опустился на больную ногу, пожарники стали сматывать шланги, а фельдшера складывать носилки. Шенберг облегченно вздохнул.

Человек и на этот раз, позабыв о себе, о парашюте, которым он имел право воспользоваться, спас машину. Постановлением ЦИК СССР командир отряда В. Шенберг, бортинженер С. Лаврененко, техники Жигулин и Колодяжный были награждены орденами Красной Звезды.

> «Этот случай, — отмечалось в приказе Наркома Обороны, — свидетельствует об исключительной отваге и энтузиазме наших летчиков и техников, готовых каждодневно в будничной своей работе на подвиги, вплоть до самопожертвования. Горячо поздравляю новых

орденоносцев с высокой многообязывающей наградой, желаю новых успехов в работе, новых достижений в овладении летным искусством».

# Оскорбленное самолюбие

Еще во времена Можайского аэронавты считали самолет главной частью их самих. История Воздушного Флота, в частности история Ейского военного авиационного училища, знает немало примеров, когда летчик, спасая самолет, сознательно рисковал собственной жизнью.

Принятый на вооружение Военно-Воздушными Силами спасательный прибор — парашют не очень-то обрадовал морских летчиков. Они неохотно цепляли на себя парусиновый ранец с шелковой упаковкой. Но вовсе не потому или не только потому, что не могли положиться на спасательный прибор. Суть их скептического отношения к нему уходила корнями гораздо глубже. Парашют ущемлял самолюбие моряков, обретших крылья. Ведь их предки, красморлеты, прокладывая дороги в небо еще на летающих лодках, ничего не брали с собой, кроме очков и пробковой каски. Соревнуясь за большой налет часов, за личное первенство в смелости, моряки, случалось, вылетали на неисправных аппаратах. Машины свои они знали, водить умели и покидать в нужде не собирались.

— Идите вы к Черномору! — оскорбленно заявляли пилоты начальникам новой парашютной службы. — Ну, выпрыгнем мы? Раскроем ваш зонтик, и, допустим, он в самом деле благополучно доставит нас на землю или на воду. А что будет с самолетом? Щепки?..

Конфликт был серьезный.

Потребовалось вмешательство высокой инстанции, чтобы сдвинуть с мертвой точки «персональное дело» авиаторов. Только после разъяснений и указаний Центрального Комитета партии о том, что парашют необходим для большей безопасности полета, им начали пользоваться в морской школе в исключительных, так сказать, в пожарных случаях.

Имел парашюты и экипаж тяжелого бомбардировщика, которому грозила катастрофа при посадке с неисправными шасси. Однако никому не пришло в голову покинуть машину. Шенберг верил: его подчиненные смогут и в полете произвести ремонт. А подчиненные верили в летное искусство командира. Взаимная вера людей, связанных дружбой, долгом, спасла от гибели машину и самих людей.

Чтобы привить летчикам уважение к парашюту, начали развивать парашютный спорт.

Росло и число любителей испытать свое мужество в свободном падении — в затяжном прыжке с парашютом. Прыгали

на аэродром и просто в поле, на пахоту.

Однажды во время учебных прыжков случилось несчастье — погиб один из курсантов, не успев раскрыть парашют. Позже было установлено, что он, отделившись от самолета, потерял сознание, потому и не мог дернуть вытяжное кольцо. Но эта стало известно потом. А в трагическую минуту все, кто видел сплющенное ударом о землю тело боевого товарища, валили вину на парашют. Он подвел. И может подвести каждого. Лучше уж до конца быть с машиной, разделять ее участь.

Люди молча покидали место происшествия.

И тут их остановил Г. П. Калмыков — начальник парашютной службы школы.

— Стойте, товарищи!

Калмыков организовывал прыжки, он укладывал парашюты, он нес ответственность за гибель человека. Но Калмыков боялся сейчас не ответственности. Его гораздо больше пугало то, с чем уходили летчики в мыслях, в сердце. Калмыков был уверен, что роковой парашют им уложен правильно и при ударе о землю не пострадал. Он тут же, на глазах изумленных курсантов, снял парашют с мертвого товарища, надел на себя, сел в самолет, обслуживавший прыжки, и приказал летчику немедленно взлететь.

Это было и страшно, и любопытно.

За Калмыковым следили десятки пар настороженных глаз.

Набрав высоту 500 метров, самолет как бы повис в воздухе с приглушенным мотором. С аэродрома видели, как Калмыков вылезал на крыло, как он прыгнул, как из-за спины Калмыкова полез, вытягиваясь лентой, купол парашюта, как наполнился воздухом над головой смельчака.

Над стартом пронесся вздох облегчения.

Кто-то даже пошутил:

— А она живучая, тряпка!

Парашют сам защитил себя. Проникаясь к нему доверием, летчики стали добиваться разрешения прыгать на воду.

— Мы летаем больше над водой. Планируйте прыжки в море.

Первый прыжок на воду совершили инструкторы парашютной службы Калмыков, Москаленко, Иванов в июле 1935 года. Это был день полной реабилитации парашюта. Ей предшествовала длительная подготовка.

Калмыков, Москаленко и Иванов поднялись над Ейским заливом на высоту 700 метров. Вначале они сбросили с самолета на парашюте резиновую лодку, затем прыгнули сами. За куполами, несшими в горстях строп лодку и троих людей, с берега, не без волнения, следили ейчане и товарищи

экспериментаторов.

Они знали, море не выплеснется из своей чаши, выдержит и этот удар мудрствующего человека. А вот выдержит ли человек, ударившись о несжимаемую воду? Найдет ли он свою лодку, да и понадобится ли она ему вообще? Не уйдут ли смельчаки со своими «зонтиками» на дно морское прежде, чем их подберут спасательные катера.

Еще высоко в воздухе все трое расстегнули лямки, а едва коснулись ногами воды — отпустили парашюты. Ветром купола отнесло в сторону. С берега казалось: экспериментаторы навсегда ушли в пучину. Но это только казалось, с непривычки. Секунд через двадцать они вынырнули и поплыли к своей лодке. Она покачивалась невдалеке на зыбких волнах. Лодку, чтобы та могла везти троих, еще требовалось освободить от парашюта, надуть. Калмыков, Москаленко, Иванов и с этой задачей справились блестяще. А затем под веселый гомон толпы на берегу сами, отказавшись от помощи спасательных катеров, добрались до спуска гидродрома — конечного пункта их рискованного маршрута.

В ту пору и художественная самодеятельность занимала не последнее место в жизни школы. Достаточно сказать, что уже через пять лет после того, как «морская» бросила якорь в Ейске, ее художественный самодеятельный коллектив был приглашен в Москву. Там он выступал перед делегатами Десятого съезда ВЛКСМ.

Хорошо отозвались о концерте морлетов руководители партии и правительства. А Климент Ефремович Ворошилов и Семен Михайлович Буденный горячо поздравили самодеятельных артистов с большим творческим успехом и вручили им ценные подарки. При этом всем запомнился небольшой, но волнующий момент. Эмме Ворониной, шестилетней участнице концерта, за отличное выступление в групповом матросском танце Семен Михайлович лично вручил большую, в рост Эммы, куклу.

Не отставали от артистов и спортсмены. На своем стадионе, лучшем на Северном Кавказе, построенном руками личного состава, авиаторы не раз побеждали известных рекордсменов страны…

# О чем писала газета «Летчик»

Многие годы обучение курсантов проводилось по методическим запискам. В 1935 году школа получила первый методический учебник КУЛП (курс учебно-летной подготовки) — первый букварь, написанный пионерами-авиаторами. КУЛП стал незаменимым пособием в освоении летных упражнений и отработке их на земле. С КУЛПом в школу пришла тренировочная аппаратура: горизонты, силуэты, приборные доски и даже кабина для обучения слепому полету на земле — «кабина-линка».

В течение 1935 года школа налетала 65 520 часов, сэкономила сверх установленной нормы 69 372 килограмма горючего и 993 часа моторосамолетного ресурса, не имела катастроф и аварий.

Приказом Народного Комиссара обороны школе было присуждено первое место среди школ ВВС РККА. Она удостоена крупной денежной премии. А инженер школы А. С. Простов был лично награжден Наркомом обороны легковой машиной «Форд».

По этому случаю в штаб поступило такое приветствие из Заполярья:

> «Поздравляю личный состав ведущей авиачасти, завоевавший первенство и отмеченный партией и правительством, с наградой. Желаю Вам в 1936 году сохранить первенство, дать стране еще больше отличных бойцов для Воздушного Флота.
>
> *Герой Советского Союза В. С. Молоков».*

Успехи школы стали возможными благодаря труду передовиков боевой и политической подготовки, сплоченной работе партийной и комсомольской организаций, правильной постановке учебного процесса.

В школьном соревновании на первое место вышла 1-я эскадрилья, которой командовали до 15 мая — Тихон Карпович Короп, а потом — Сергей Федорович Лоб и военком Семен Максимович Мелющев. Ей было присуждено переходящее Красное знамя Азово-Черноморского краевого комитета ВЛКСМ.

**Начальник школы (1935—1936 годы) комдив З. М. Померанцев.**

Об этом писала газета «Летчик», издававшаяся в школе. Газете принадлежит немалая роль в воспитании политически зрелых воздушных бойцов, в пропаганде передовых методов обучения, в поиске новых форм состязаний на лучшую эскадрилью, звено, экипаж. Многотиражка сотрудничала, поддерживала постоянный контакт с людьми, которые могли зажигающим словом увлечь других на большие дела и сами шли впереди. Увлечь и двигаться дальше четким военным шагом.

Пожелтели страницы «Летчика» середины тридцатых годов. Но не выцвели, не потеряли своей боевитости и сейчас ее призывы. Они и сегодня могут служить своими мыслями, целеустремленностью в исполнении воинского долга тем, кто занимает теперь классы и аэродром Ейской кузницы летных кадров.

Вот что писала газета о курсантах Орловых — Федоте Никитовиче и Павле Ивановиче:

> «Они не братья, просто однофамильцы. Но дружба у них братская. Орловы с первых дней пребывания в школе соревнуются за лучшие показатели в боевой и

политической подготовке. Они — пример в трудолюбии и дисциплине, мечтают стать первоклассными морскими летчиками. Мечта Орловых сбывается. Они первыми в школе вылетели самостоятельно на «Р-1», притом досрочно, взяв минимальную программу вывозных полетов».

Орловы отлично окончили курс подготовки. Время разлучило «братьев». Но не оторвало от родного дома. Их курсантские фотографии есть в Музее боевой славы части. Только подпись под ними теперь стоит такая:

«Герои Советского Союза Орловы, Федор Никитович и Павел Иванович».

В тот год отлично окончили школу курсанты М. К. Вербицкий, С. В. Лапшенков, Л. И. Елькин. Они теперь тоже Герои Советского Союза.

Многие курсанты умело сочетали учебу с общественной работой. Как?

Вот что отвечает на данный вопрос «Летчик»:

«Курсант — коммунист Николай Михайлович Дроздов — секретарь президиума и руководит двумя классными отделениями. Оба классных отделения борются за первое место в подразделении и близки к цели. Дроздов объявил «двойку» аварийной оценкой. Туда, где назревает происшествие, он направляет ударные силы своих комсомольцев. Для «аварийщиков» организует лекции по различным вопросам, дополнительные занятия. Результат есть: на зачетах по математике только один курсант получил оценку «хорошо», остальные — «отлично». Сам Дроздов — отличник, постоянно повышает свой идейно-политический уровень».

Это было тогда. Нынче же Николай Михайлович Дроздов — контр-адмирал. Он командует высшим военно-морским училищем.

А вот корреспонденция иного плана:

«В комсомольской организации, где секретарем президиума Смойкин, есть трудные товарищи. Например: Осыка. Д. В. Осыка часто вступает в пререкания с командирами, не ладит с теоретической

учебой: считает ее лишней для летчика. Но и Осыке трудно со Смойкиным. Секретарь президиума выправляет его ошибки всем своим комсомольским активом».

Видимо, выправил Д. В. Осыку коллектив. Сейчас и он Герой Советского Союза.

Ряды курсантов пополнялись в основном за счет рабочей молодежи Москвы, Ленинграда и других промышленных городов. Среди них были и коммунисты и комсомольцы. «В нашей среде трудно потеряться человеку, если он и блуждает, то переродится», — теперь уже как воспоминание о былом преподносит своему читателю «Летчик».

Невозможно читать без волнения такое откровение корреспондентов «Летчика».

> «Мы, уйгуры, забытая в прошлом нация, не видавшие никогда прежде даже автомобиля, сейчас сами летаем на самолетах. Радостно жить и работать в такое время. Курсант Маменгаев».

Или вот еще заметка:

> «Читая новую Конституцию, я еще раз увидел, как наша партия и правительство заботятся о жизни малых и больших народов. Я до глубины души понял и почувствовал все наши величайшие завоевания. И я решил, что с моей стороны нет лучшего ответа на Конституцию, чем самое добросовестное, самое усердное выполнение своих обязанностей. Отличная учеба — мой ответ на нашу новую Конституцию. Курсант Нурил Мушаилов».

Этим корреспонденциям «Летчик» предоставил место на своих страницах после обсуждения проекта новой Конституции СССР. В школе было проведено собрание партийного и комсомольского актива. На стадионе состоялся массовый митинг. На митинге командиры и рядовые поклялись быть готовыми к защите самой демократической в мире Конституции и по первому зову партии и правительства выступить на защиту завоевании Октябрьской революции.

Как показало время, заверения, данные морлетами партии и правительству, выполнялись с честью. О боевых делах пойдет рассказ позже.

# С маркой «Ейская»

Все это похоже на хорошую сказку. Простой, неприметный на вид человек своими руками достал с неба горсть самых ярких звезд, осветил людям путь к славе, а сам так и остался простым, неприметным на вид человеком…

В тот год экзотический Коктебель — цитадель безмоторной авиации Осоавиахима — готовился к Всесоюзному слету планеристов. В составе команды РККА были любители планерного спорта из Ейской морской школы: И. М. Сухомлин и С. С. Лисицин. Они привезли на слет безмоторные аппараты «С-2» (одноместный) и «С-4» (двухместный), не значившиеся ни в каких каталогах авиационной промышленности.

— Что же это за марка? Никак, заграничная, — посмеивались над ейчанами мастера парения.

Морлеты в соответствующей обстановке тоже умели ехидно улыбаться:

— Разве заграничное самое лучшее? Марка наша, ейская…

— Не из морской ли травы?

— Она самая.

— И порхает?

— Увидите…

Увидели не только осоавиахимовцы, но и зарубежные гости способности планера с маркой «Ейская» и планеристов — морских летчиков. На слете, в качестве наблюдателей, присутствовали чехи и французский военный атташе. Они были удивлены и восхищены, когда Лисицин и Сухомлин показали на «самотканых» планерах групповой высший пилотаж.

Больше никто в Коктебеле не решался потешаться над ейчанами.

Но это были только азы.

Парение на продолжительность полета с использованием динамических потоков (восходящих струй воздуха, образующихся от удара ветра о склон горы) было основной задачей соревнований на Всесоюзном слете. Планеры запускали, главным образом, с помощью резиновых амортизаторов.

2 октября… 8 часов 20 минут утра… «С-2» — с Сухомлиным и «С-4» — с Лисициным в кабинах поднялись над склоном одной из Коктебельских гор. Они ходили вдоль склона восьмерками, каждый — в своей зоне. Ветер дул ровно, восходящий поток держался устойчиво, пока грело солнце. Едва солнце закатилось за горизонт, ветер стал стихать, а восходящий поток опускаться. К ночи он уже едва теплился где-то у самой земли. И планеры

теперь висели метрах в тридцати над склоном. Малейшая небрежность в развороте — и планер мог бы сползти с воздушной подушки. Никакого рекорда не получилось бы. Многие мастера парения уже спали. Лишь Сухомлин и Лисицин еще «восьмерили». Спать и им хотелось очень. Чтобы отогнать сон, они вспоминали разные интересные истории из своей жизни. Чаще всего перед ними вставала картина проводов на слет. Провожали всей школой, приговаривая:

— Завоевать первое место и добиться мировых рекордов. Планеры у нас, как пампушки домашние, штучные. Провалитесь — лучше не возвращайтесь…

У моряков порою шутка страшнее цунами. Во всяком случае наказ друзей действовал освежающе. Сухомлин и Лисицин продержались в небе до утра. А утром с восходом солнца ветер опять посвежел. «С-2» и «С-4» снова взмыли высоко вверх. Сели они 3 сентября около полуночи. Парили много больше суток. Лисицин — 38 часов 40 минут и установил сразу два мировых рекорда: на продолжительность парения на двухместных планерах и абсолютный мировой рекорд продолжительности — побил результаты немецкого планериста Шмидта. Сухомлин продержался в воздухе 38 часов 10 минут, установив мировой рекорд для одноместных планеров.

На старте к победителям подошли мастера парения и, сняв полотняные шлемы, поклонились героям.

— То-то, — улыбнулись моряки. — Теперь будете знать, какая она есть, трава из Ейского залива.

«С-4», как и «С-2», построенный в авиамастерских Ейской школы, был признан лучшим планером в мире по классу учебных. Лисицин и Сухомлин были награждены орденами Ленина.

Позже большая планерная экспедиция школы со старшим лейтенантом И. М. Сухомлиным во главе совершила перелет через Главный Кавказский хребет. В рапорте участников беспримерного по тому времени перелета говорилось:

> «Кавказский хребет на высоте 4900 метров взят двумя планерными «поездами» в составе двух самолетов «Р-5» (буксировщики), четырех планеров «С-4-бис» и двух «Ш-5».
>
> В пути встречались сложные атмосферные условия. Участникам экспедиции впервые пришлось летать в горных условиях. Все трудности нами успешно преодолены».

В лаконичном докладе командованию опущено, какие именно трудности встретились и какими усилиями они преодолевались.

Скромность воспитывалась в морлетах с первых авиационных шагов и вместе с их славными делами передавалась из поколения в поколение. И сейчас не многие знают в стране, кто же явился создателем планеров, принесших Советскому Союзу первые мировые рекорды по этому виду спорта.

Планеры «С-2» и «С-4» были построены в стенах морской школы самодеятельным конструкторским бюро под руководством простого, на вид неприметного человека. Верзилов — его фамилия. Владимир Никандрович Верзилов! Тогда воентехник 1-го ранга, а теперь конструктор на одном из заводов в городе Ейске. Человек он действительно на вид неприметный. Роста ниже среднего, лицо светлое, кроткое и какая-то озерная тишина, тишина и чистота во всем облике, даже, в разговоре этого бывшего военного техника, одного из ветеранов морской авиации.

В морскую школу он пришел в 1927 году. Имел юноша тогда уже среднее образование и твердое намерение не только руками, но и всеми своими помыслами крепить авиацию, способствовать ее развитию и процветанию. Работая техником, Верзилов изучал высшую математику, иностранные языки и основы конструкторского дела.

В. Н. Верзилова наградили орденом Красной Звезды за лучшие в мире планеры. «Успехом своим, — рассказывает конструктор-самоучка, — я обязан тому простору, что представлялся в школе творческому поиску». Немало внесли новшеств в материальную часть, в ее эксплуатацию и организацию труда технического состава, что обеспечило успешную, безаварийную работу учебного заведения, рационализаторы-стахановцы В. Н. Смирнов, Т. Л. Знахуренко, В. Ф. Петрищенко, А. И. Шапиро. Школа по рационализаторской работе занимала ведущее место среди школ ВВС РККА.

Движение, начатое Алексеем Стахановым, нашло своих сподвижников и среди военных моряков. Здесь шел впереди личный состав авиамастерских. Инженеры, техники, мотористы ставили свои рекорды, рекорды технического обслуживания и гарантированной работы самолетов. Комсомольская бригада по сборке моторов А. М. Гостищевой давала 150—170 процентов плана при отличном качестве выпускаемой продукции. Бригадир, токарь по профессии, был награжден орденом «Знак Почета». Орденом Красной Звезды был награжден вместе с Верзиловым и инженер школы, военинженер 2-го ранга А. С. Простов.

В марте 1936 года бюро Азово-Черноморского крайкома ВЛКСМ вынесло такое постановление.

«…Отмечая, что Ейская авиашкола на протяжении

ряда лет занимает одно из первых мест среди авиашкол ВВС и частей ВВС СКВО по боевой и политической подготовке, бюро крайкома **постановляет:** находящееся в течение трех лет в Ейской авиашколе переходящее Красное знамя Азово-Черноморского крайкома комсомола закрепить за школой навсегда с передачей его внутри школы передовому подразделению».

# Пехота, не пыли!

Двадцать третьего апреля 1937 года мир взбудоражил вскрик счастливого человека:

— Полюс под нами!!!

Уже много лет люди осаждали Северный полюс. Однако все атаки обрывались далеко на подступах к этой загадочной географической точке.

…Штурман Ейской кузницы авиационных кадров лейтенант А. П. Волков в течение длительного времени усиленно тренировался в слепых полетах. Он уже уверенно водил воздушные корабли в любых метеорологических условиях, днем и ночью, но до сих пор лишь в небе Ейского аэроузла. Как-то Волков получил приказание: провести самолет «вслепую» из Ейска в Москву. «Вслепую» отыскать Щелковский аэродром и произвести на нем посадку. С этой задачей он справился блестяще. Когда Волков готовился в обратный путь, его вызвал флаг-штурман экспедиции на Северный полюс Спирин и спросил:

— Хотите лететь с нами?

Боясь, что это шутка или флаг-штурман передумает, Волков поспешил с ответом:

— Когда? Приказывайте!

Спирин пожал ему руку:

— Готовьтесь…

Экспедиция покинула Москву 20 марта 1937 года. Руководил ею Отто Юльевич Шмидт. Первым вылетел разведывательный самолет с летчиком Павлом Головиным и штурманом Анатолием Волковым. Маточкин Шар… Земля Франца-Иосифа… Остров Рудольфа.

23 апреля они поднялись с острова Рудольфа разведывать подступы к полюсу.

На коленях у Волкова лежала полетная карта неисследованной части Севера, а точнее — белая бумага, разбитая на квадраты. Такая же белая, как простиравшаяся под самолетом ледяная целина. Ориентиром летчику, который мог привести его к цели, служили штурманские расчеты Волкова: время полета, курс, скорость. Волкову помогли нащупать загадочную точку земной оси его летное чутье и радиокомпас. Магнитный компас, по мере удаления от острова Рудольфа, безбожно врал и вводил экипаж в заблуждение.

Достигнув 87-го градуса северной широты, самолет попал в густой туман. Из кабины не просматривались даже крылья. Об этом экипаж доложил по радио начальнику экспедиции.

В тумане прошли еще два градуса широты. Теперь уже 90 километров отделяли смельчаков от заветной цели. И вдруг радиограмма О. Ю. Шмидта:

«Приказываю немедленно вернуться!»

— Мы не слышали, — с улыбкой сказал Волков летчику, снимая наушники.

Головин кивнул и тоже улыбнулся.

Последние сорок минут полета к заветной цели Волков ни на секунду не сводил глаз со стрелок приборов, по которым он исчислял и как бы видел сквозь туман тропу, ведущую к полюсу. Наконец, штурманские расчеты уперлись в «земную ось».

Тогда-то и прозвучал в холодном полярном воздухе вскрик, взбудораживающий мир:

«Полюс под нами!!!»

Это был голос лейтенанта Волкова. Волков ждал радированного нагоняя от Шмидта. Но… Отто Юльевич, сменив гнев на милость, послал на борт такую депешу:

«Поздравляю с победой первых советских граждан, достигших Северного полюса».

О подробностях этого полета сразу стало известно в доме лейтенанта Волкова, в Ейске…

Второе мая выдалось жарким. Городской пляж в Ейске с утра полонили отдыхающие. Парнишки призывного возраста заплывали далеко в море и оттуда кричали своим девчонкам (они нежились на берегу в горячем песке):

— Сюда-а!

В стороне от гражданских, спиной к солнцу, сидели стриженные наголо курсанты морской летной школы первой недели службы. Ни один из них не видел еще близко самолеты, но каждый носил уже бескозырку и был преисполнен летной гордости, особенно сейчас. Шутка ли, их старший товарищ Волков первым в мире увидел самую северную земную точку!

Привел курсантов на пляж комиссар теоретического батальона. Никто теперь не помнит его фамилии. «Был плечист, рябоват. Да еще остался в памяти долгий рассказ комиссара…»

Имена полярных летчиков Героев Советского Союза А. М. Ляпидевского, С. А. Леваневского, В. А. Доронина, В. С. Молокова новобранцам были известны из газет. Но они не знали, за какие дела конкретно названные летчики — выпускники

«Ейской» получили высокие награды… Всплески девичьего смеха в море не отвлекали слушателей. Сегодня невозможно вспомнить, слово в слово, рассказ безымянного комиссара. Вот она, его речь, по памяти старых боевых летчиков, тех молодых курсантов.

…Арктика — огромное замороженное природой пространство — долго оставалась для людей загадкой. В начале 30-х годов к решению проблемы Крайнего Севера вплотную подошло Советское правительство. Ей, в частности, посвящалась экспедиция «Челюскина». Пробиваться сквозь льды «Челюскину» помогали летчики полярной авиации, в том числе воспитанники нашей школы Леваневский, Куканов.

Разными путями попадали наши выпускники в Заполярье.

С. А. Леваневский, например, после окончания школы длительное время сам командовал Всеукраинской летной школой Осоавиахима в Полтаве.

Однажды Леваневский, во время пребывания в Москве, зашел к начальнику полярной авиации и признался:

— Надоело быть аэродромным летчиком.

Вскоре Леваневскому предложили перегнать тяжелую двухмоторную летающую лодку «СССР-Н-8» из Севастополя в восточный сектор Арктики и заняться там ледовыми разведками. Лодка оказалась порядком потрепанной. Однако Леваневский благополучно провел ее по заданному маршруту и посадил в Хабаровске. Здесь он узнал из газет, что пропал без вести американский летчик Джемс Маттерн, стартовавший из Хабаровска, и принял предложение участвовать в его розысках.

Джемс Маттерн совершал скоростной перелет вокруг света. Еще такие сведения о Маттерне получил Леваневский: тот выбросил из самолета радиостанцию, а вместо нее взял дополнительный запас горючего и масла. Это усложняло поиск.

Рискуя сам пропасть без вести, Леваневский «брил» даже в скалистых сопках Дальнего Востока. Он нашел Джемса в Анадырском районе, где американец потерпел аварию, оказал коллеге первую посильную помощь и доставил на родину — в Ном, на Аляску.

Приблизительно в то же время километр за километром отвоевывали у Арктики другие выпускники Ейской. На Енисее, на Лене, в Карском море — В. С. Молоков на Чукотке, с экспедицией профессора В. А. Обручева, составлявшей первую карту внутренних районов полуострова, — Куканов. Выпускники школы первыми пришли на «SOS», посланный с ледокола «Челюскин».

Обсуждая возможные способы спасения челюскинцев, буржуазная печать категорически отвергала использование для этой цели авиации. Отвергали авиацию и видные зарубежные

полярники.

Летчики, которых пошлют на выручку челюскинцев, могут только увеличить число зимующих на льдине, — утверждали они. Предупреждения были не безосновательны. Стоял февраль. До сих пор ни одному летчику в мире не приходило и в голову искать в феврале что-то в Северном океане. Коммунистическая партия, Советское правительство, народ нашей страны знали, на что способно выпестованное ими крылатое племя. Они не прислушивались к голосу зарубежных газет и специалистов по Арктике. Сквозь туманы, снежные бури, морозы к лагерю на льдине, после 36 неудачных попыток, первым пробился Анатолий Ляпидевский. Наш Ляпидевский! Пробился 5 марта 1934 года, на самолете «АНТ-4», носившем название «Страна Советов». Стартовал он из Уэлена. Спустя месяц и два дня прорвались к лагерю Каманин, Молоков, Доронин, Водопьянов, Слепнев, Леваневский. И очень вовремя. В океане началось сжатие льдов. Челюскинцам грозила новая катастрофа. Пренебрегая конструкторскими расчетами, летчики сажали в двухместный самолет по 5—6 человек, приспосабливая под кабины парашютные контейнеры, которые они подвешивали к бомбодержателям. А лед уже, как бы не вмещаясь в глубинах океана, с треском тянулся к небу. С проворством песцов маневрировали пилоты между трещинами и торосами на взлете и при посадке. Главной их заботой теперь было: не поломать машину о зубы Северного океана и благополучно доставить на материк как можно больше людей. Молоков, к примеру, за девять рейсов вывез тридцать девять человек. Не отставали от Василия Сергеевича и его курсанты Доронин, Ляпидевский.

13 апреля 1934 года последняя группа челюскинцев благополучно перелетела на материк. В этом своеобразном ледовом поединке победили советские люди, советская авиационная техника и родилось звание «Герой Советского Союза». Михаил Иванович Калинин, вручая Ляпидевскому орден Ленина и грамоту Героя, сказал с улыбкой:

— Ну, Анатолий Васильевич, начнем счет геройским подвигам во славу нашей великой Родины!..

…По пляжу проходил взвод молодых красноармейцев. Вел его старшина. В ногах у взвода желтым дымком курился песок.

Один из курсантов, уже почувствовавший себя летчиком, весело, но с грубоватой, мальчишеской заносчивостью, крикнул:

— Пехота, не пыли! Не пыли, пехота!

Комиссар строго глянул на него, улыбнулся украдкой каким-то своим мыслям и продолжал рассказ о подвигах выпускников Ейской школы на Севере:

…Летом 1935 года Герой Советского Союза Молоков, выполняя новое задание партии и правительства, на самолете «СССР-Н-12» совершил перелет по маршруту: Красноярск — Якутск — Нижне-Колымск — Медвежьи острова — мыс Шмидта — Уэлен — Остров Врангеля — район Земли Андреева — мыс Шмидта — Игарка, протяженностью 21 000 километров. Через двенадцать месяцев он же на двухместной летающей лодке «СССР-2Н», стартовав в Красноярске и финишировав в Москве, прошел по северным районам без посадки 26 300 километров. В этом перелете впервые в истории авиации на самолете была пройдена вся трасса Великого Северного морского пути — от Берингова пролива до Баренцева моря. И здесь не отставал от своего летчика-инструктора В. С. Молокова его бывший ученик Герой Советского Союза С. А. Леваневский. Он со штурманом на самолете «СССР-Н-208», в целях изучения воздушного пути между СССР и Америкой, пролетел по маршруту: Лос-Анжелос — Сан-Франциско — Сиэттль — Фербенкс — Ном — Уэлен — бухта Амбарчик — бухта Тикси — Жиганск — Иркутск — Киренск — Красноярск — Омск — Свердловск — Москва, общим расстоянием 19 000 километров.

Комиссар так закончил свой рассказ новичкам:

— Штурман нашего училища Волков учился упорству у своих братьев по авиационной линии. Богатое у нас наследство, товарищи курсанты. И самым непростительным будет для каждого из вас как в стенах школы, так и потом, в самостоятельной работе, — спускаться ниже уровня, достигнутого вашими летчиками-инструкторами, вашими старшими товарищами…

Лейтенант Волков, после возвращения из экспедиции, продолжал работать штурманом школы. Он передавал летному и курсантскому составу свой богатый опыт вождения самолетов вслепую.

# Тучи над миром

Страна Советов уверенным шагом двигалась вперед, по пути технического прогресса. Была создана мощная социалистическая индустрия и механизированное сельское хозяйство.

Все это позволило поднять обороноспособность нашего государства на качественно новую ступень. Советская Армия и Военно-Морской Флот были оснащены более совершенным вооружением и боевой техникой. Армия получила новые танки, артиллерию, самолеты. В связи с этим резко встал вопрос о подготовке многочисленных военно-технических кадров, мастерски владеющих новым, современным оружием, умеющих применить его в любых условиях боя.

В апреле 1937 года приказом Народного Комиссара обороны Ейская школа была названа по-новому. Отныне у нее было имя: «Военно-морское авиационное училище».

Тогда же состоялась третья партийная конференция училища. В ее работе участвовало 158 делегатов с решающим голосом и 27 — с совещательным. Представители тысячного отряда коммунистов заслушали отчетные доклады К. М. Опарина (о работе политотдела), А. Н. Петрова (о работе партийной комиссии), обсудили задачи личного состава в подготовке и проведении первых выборов в Верховный Совет СССР по новой Конституции СССР.

Вопросы на повестке дня конференции стояли самые мирные. Однако в выступлениях коммунистов чаще, чем прежде, звучало слово «война». Они призывали повышать бдительность, воспитывать личный состав в духе пламенного патриотизма.

И это не случайно.

На Западе уже рыскал фашизм. Это настораживало прогрессивные силы земного шара, советских людей. Да, не случайно…

Первые молнии военной грозы задели народ Абиссинии. Затем войной залило Пиренейский полуостров. Здесь силы внутренней контрреволюции и международной реакции развернули ожесточенную войну против свободолюбивого испанского народа. На сторону республиканцев встали антифашисты пятидесяти стран, сведенные в интернациональные бригады… Барселона… Валенсия… Гренада… Мадрид… Они до сих пор хранят память о бескорыстной помощи советских людей, о воинской доблести красных соколов. В небе Испании остался боевой след и воспитанников Ейского училища. Двум из них — Г. М. Прокофьеву и И. И. Душкину — было присвоено звание

Героя Советского Союза.

Война в Испании дала мощный толчок в развитии советской авиации. Она показала: наши летчики сильнее фашистских, но самолеты в бою несколько уступают немецким.

Начиная с 1938 года, в училище обновляется техника. На смену «Р-5», «МБР-2». «И-15» приходят более совершенные конструкции скоростных маневренных машин: «И-15-бис», «И-16», «СБ», «МБР-2л», учебно-тренировочный «УТ-2».

Опять встал вопрос: как быстрее, лучше, без происшествий, в обстановке, близкой к боевой, освоить новейшую технику? После долгого перерыва слова «боевая обстановка» снова прочно входили в словарь моряков, советских воинов. На Дальнем Востоке самураи прощупывали крепость советских границ. Атаки самураев отбивали с воздуха летчики на тех же самолетах, которыми вооружалось училище. Преподаватели, инструкторы, техники внимательно следили за боевыми действиями нашей авиации на Хасане, в районе реки Халхин-Гол.

Скоростные машины выдвигали свои требования. Необходимо было усилить летную и методическую подготовку постоянного состава, в короткие сроки изучить требовательную технику и поднять оперативно-тактическую подготовку моряков. В то же время в училище пришел другой курс подготовки летчиков — КУЛП-38. Приходилось перестраивать и учебную программу, переоборудовать учебные классы, лаборатории, тренажеры.

Широкому развертыванию работ, связанных с обучением курсантов-летчиков, мешала сама организационная структура училища, его многоотраслевое хозяйство. Это было учтено. И в 1938 году из училища выделились в самостоятельные единицы штурманская часть и эскадрильи слепого полета («слепой центр»). В Ейске остались только курсанты-летчики, будущие истребители ВВС Советской Армии. Командовали училищем майор А. Х. Андреев, (ныне генерал-лейтенант авиации в запасе) и военком капитан 3-го ранга П. С. Абанькин. Они твердой командирской рукой ввели часть в новое русло и начали готовить воздушных бойцов по программе, значительно отличной от старой.

Газета «Летчик» зорко следила за перестановками в своем доме. Вот какие события и люди отмечены «Летчиком» в ту пору.

В одном из номеров газеты была помещена заметка:

***«В ЗВЕНЕ КОММУНИСТА ГИЧКИНА***

Личный состав нашего училища, как и весь советский народ, на провокации империалистической военщины отвечает напряженной работой по укреплению оборонной мощи страны. Наш лозунг сегодня: «Больше давать Родине летчиков-истребителей, умелых и отважных!»

В звене капитана Гичкина курсант Артамонов не мог овладеть новым учебно-тренировочным самолетом на посадке: касался земли на две точки — на колеса. Инструктор, исчерпав свой методический опыт, обратился за помощью к командиру звена.

Капитан Гичкин, сделав несколько полетов с Артамоновым, установил: курсант неправильно распределяет внимание. Перед приземлением он сосредоточивает его на выдерживании направления, переносит взгляд на капот.

— Болезнь ясна, теперь будем лечиться, — весело сказал капитан курсанту. Объяснил ошибку, показал правильную посадку и поставил необычную задачу:

— До высоты выравнивания, Артамонов, все делайте сами. На посадке за направление отвечаю я, а вы — за приземление. Смотрите на землю, как вас учил инструктор.

В этом полете Артамонов впервые посадил «УТ-2» на три точки.

— Отлично, Артамонов!..

На следующий день командир звена сидел у Артамонова пассажиром. Дал ему закрепить достигнутое и вот… «Внимание, товарищи! Курсант Артамонов в одноместной боевой машине! Сейчас он первый раз самостоятельно поведет «ястребок». Артамонов запустил мотор. Проделал газовку. Порулил. Взлетел… За Артамоновым наблюдают инструктор и командир звена Василий Яковлевич Гичкин. Они стоят рядом. Инструктор заметно волнуется, Гичкин спокойно курит. В квадрате перешептываются курсанты — друзья Артамонова.

— Взлетел отлично. Как сядет?..

— Кажется, мажет.

— Нет. Вовремя сбавил обороты.

Приземлился Артамонов у посадочного «Т» на три точки.

Командиру звена докладывал, сияя, как Ейский залив в солнечное утро:

— Товарищ капитан! Задание выполнено.

Гичкин козырнул:

— Вижу, Артамонов. Поздравляю. Жаль, нет оценки выше «отлично». Молодец, одним словом!

Курсанты ценят и уважают Василия Яковлевича. Он с ними всюду — на старте, в кубрике, в воздухе. Гичкин для курсантов — командир и старший товарищ. Капитан Гичкин готовит таких красных соколов, каким он является сам: умелых, отважных, беззаветно преданных делу партии и социалистической Родине».

А вот еще один газетный материал:

***«БРАТЬЯ СНЕСАРЕВЫ***

Провожая на учебу своих сыновей Виктора, Василия и Владимира, отец Семен Васильевич и мать Ольга Николаевна Снесаревы написали письмо командованию училища. В письме родители выражали надежду, что их сыновья будут отличниками учебы и выйдут из училища бесстрашными летчиками и патриотами Родины.

Прошло три месяца. Выполняют ли родительский наказ братья? Судите сами.

Виктор — круглый отличник УБП. У Василия средний балл — 4,87. У Владимира — 4,62. Для глубокого изучения материала Снесаревы используют не только часы самоподготовки, но и личное время.

Снесаревых назначили младшими командирами.

«В декабре прошлого года, — рассказывает Владимир, — моя летная группа заняла первое место в подразделении. Я уверен в том, что будем мы первыми и в январе. Долго слыл недисциплинированным в группе курсант Сарженко: опаздывал в строй, нарушал внутренний порядок. Приходилось встряхивать Сарженко буквой устава. И не раз. Сейчас и он в полном порядке».

Василий Снесарев является и комсоргом звена. В звене не успевал курсант Стальников, имел много троек. Василий делил со Стальниковым и свое свободное время и свои знания. Теперь и Стальников учится на «хорошо» и «отлично».

«Мы, младшие командиры Снесаревы, хотим, чтобы в летных группах не было отстающих ни в учебе, ни в дисциплине».

Опять газетный отчет — информация из жизни военного училища:

***«ОШИБКА***

Курсант Мазуренко был отстранен от полетов: он не выдержал направления на разбеге боевого самолета. Эта ошибка не казалась Мазуренко настолько значительной, чтобы послужить причиной для отстранения от полетов. Но инструктор — летчик Лысенко думал иначе. На примерах из своей работы в авиации он доказал курсанту, что в летном деле нет мелочей и любое отклонение от нормы может повлечь за собой непоправимое. Когда Мазуренко признал доводы своего инструктора убедительными, Лысенко разрешил ему летать, но прежде научив, еще раз показав ему взлет без отклонений».

Мы не случайно приводим эту заметку. Это тот самый Мазуренко, которого теперь знает вся страна. Дважды Герой Советского Союза А. Е. Мазуренко. В том, что он стал прославленным асом, безусловно, есть вклад летчиков-инструкторов Анатолия Макарова и Лысенко. Героем мог стать только летчик, наученный летать без ошибок.

И, наконец, еще один материал из газеты. Вот он:

***«ГОТОВ ВЫПОЛНИТЬ ЛЮБОЕ ЗАДАНИЕ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА***

Три года тому назад с путевкой Ленинградского обкома комсомола я с товарищами впервые переступил порог замечательной кузницы летных кадров. Провожая нас, комсомольцы Приморского района города Ленина потребовали только отличной и хорошей учебы.

Сегодня, когда страна отмечает славный день Военно-Морского Флота, я с радостью рапортую ленинградскому комсомолу, что их наказ, их требования мною и моими товарищами выполнены. Мы окончили училище на «отлично».

Хочется сегодня искренне поблагодарить командование, наших летчиков-инструкторов,

преподавателей, техников за их труд и заверить, что мы с честью оправдаем звание командиров-летчиков, выпускников Ейского училища. Мы заверяем командование, партийную и комсомольскую организации в том, что в будущих боях при встрече с врагом наша рука не дрогнет, что мы отдадим все силы, а если потребуется, и жизнь за достижение победы над врагом.

*Курсант-выпускник П. Г. Сгибнев».*

У выпускников Ейского училища слова не расходились с их делами. Ленинградский комсомолец П. Г. Сгибнев действительно не жалел ни сил, ни самой жизни, сражаясь с фашистами в годы Великой Отечественной войны. За это он был удостоен звания Героя Советского Союза.

Но все это произошло после, через несколько лет. А сейчас же училище, живя напряженной боевой жизнью, продолжало готовить отличных воздушных бойцов.

…В 1939 году училище подготовило 935 морских и сухопутных летчиков. 472 человека закончили обучение по первому разряду, остальные — по второму. Командиры, политработники, преподаватели, технический состав добросовестно передавали курсантам свои богатые знания и мастерство, накопленные за трудные годы становления советской авиации, воспитывали их в духе глубокой убежденности в правоте и непобедимости великого ленинского дела.

Умелыми учителями и воспитателями будущих воздушных бойцов прослыли многие командиры и политработники училища. Среди них были майор П. Д. Кравченко, капитаны Н. А. Наумов и Ю. Н. Ткачев, военкомы подразделений Г. В. Фолькин, Л. Я. Руденко, И. М. Дюнин. Были широко известны имена командира звена М. М. Романова, летчика-инструктора В. В. Норкина, воентехника В. М. Веряскина, преподавателей В. Д. Мазура и Н. Г. Логинова.

# Испытание огнем

На митинге, посвященном Указам Президиума Верховного Совета СССР о введении нового текста и нового порядка принятия военной присяги, комиссар Кузин сказал:

— 23 февраля 1939 года будет праздником советского патриотизма. Перед лицом народа, перед лицом советского Закона мы торжественно клянемся в верности Родине. Пламенные, насыщенные глубоким революционным смыслом слова присяги должны врезаться в память на всю жизнь, глубоко запасть в сердце каждого из нас…

В день празднования 21-й годовщины Красной Армии и Военно-Морского Флота воины-моряки подписали священную клятву — приняли присягу. Они торжественно обещали добросовестно изучить военное дело, всемерно беречь военное и народное имущество, до последнего дыхания быть преданными своему народу, своей Родине и правительству.

Об этом знаменательном в армейской жизни событии поэт училища И. В. Толкачев сказал стихами:

Привет тебе, страна моя родная!
Привет тебе, присяги славный день!
Пусть разливается от края и до края
Великий голос армии моей!..

В тот год еще два события вдохновили личный состав на выполнение поставленных перед ним задач. Состоялся XVIII съезд партии коммунистов. О его работе и решениях рассказал авиаторам делегат начальник политотдела училища Григорий Алексеевич Шилов.

А через несколько месяцев кузница морских военных летных кадров отмечала свою двадцать первую годовщину. В этот день спортсмены училища совершили шлюпочный переход по маршруту Ейск — Таганрог — Ейск. При этом они установили новые рекорды по плаванию и легкой атлетике. В заплыве на дальние дистанции чемпионами стали краснофлотец Александров и курсант Спинчук, в беге — инструктор-летчик А. И. Дрожжин.

По случаю юбилея в адрес училища пришли поздравления Народного Комиссара Военно-Морского Флота СССР, командующего Военно-Морской авиацией, командующего ВВС Черноморского флота. Также прислали свои приветствия Ейский

городской комитет ВКП(б), коллективы промышленных предприятий города, воспитанники училища Герои Советского Союза Доронин, Ляпидевский и другие товарищи и организации.

Участники торжественного собрания, посвященного юбилейной дате, послали письмо Центральному Комитету ВКП(б):

> «Личный состав училища дает торжественную клятву, что будет работать еще упорнее и лучше над подготовкой летных кадров. Традицией училища было, есть и будет: готовить отважных, смелых, инициативных и до конца преданных делу Ленина летчиков, готовых в любую минуту ринуться в бой и уничтожить врага…»

Скоро и эту клятву воспитанникам Ейского училища пришлось подтверждать собственноручно огнем боевого оружия на поле брани…

Первого сентября 1939 года фашистская Германия напала на Польшу. Реакционное правительство нашего западного соседа оказалось неспособным организовать отпор захватчикам. Советское правительство приняло меры по освобождению своих кровных братьев, живших в Западной Украине и Западной Белоруссии. В освободительном походе участвовали и выпускники Ейского летного училища.

Особенно же прославились они в боях с белофиннами. Правящие круги Финляндии, поощряемые империалистами США и других западноевропейских стран, проводили враждебную политику в отношении СССР. Создалась реальная угроза безопасности города Ленина.

Морских летчиков с колыбелью революции связывали дорогие воспоминания. Там в боевом восемнадцатом родилось их училище. От города Ленина исчислялось расстояние, пройденное красморлетами за два десятка лет, и начиналась летопись их славных дел. Ленинград с его славным революционным прошлым служил красморлетам маяком, на который они, по примеру своих отцов, держали равнение.

За город Ленина в июне 1919-го пали смертью храбрых первые красморлеты коммунисты финн Тэхтель и русский Бахвалов. Под небом Питера работал отец летчиков-инструкторов советской морской авиации Мельников, обрел крылья первый советский моряк.

30 ноября 1939 года Советское правительство, в ответ на провокационные действия белофиннов, отдало приказ частям Красной Армии перейти в наступление на Карельском перешейке.

В приветствии краснофлотцам, командирам,

политработникам Краснознаменного Балтийского флота, принятом на торжественном собрании личного состава Ейского училища 1 декабря 1939 года, отмечалось:

> «Товарищи балтийцы! В этот грозный час мы с вами готовы в любую минуту ринуться на врага. Мы даем большевистское слово, что приложим все силы на повышение боевой мощи нашей части, на подготовку бесстрашных летчиков морской авиации — гордых соколов нашей страны».

Вскоре была сформирована и отправлена на фронт группа боевых самолетов, укомплектованная опытными пилотами. Возглавлял группу волевой, энергичный командир талантливый воспитатель майор Х. А. Рождественский.

Выпускники Ейского училища, служившие в то время в разных концах страны, добивались права защищать Ленинград. И они защищали его вместе со своими учителями. Многие из них за образцовое выполнение боевых заданий на Карельском фронте получили высокие правительственные награды. К ордену Красного Знамени были представлены Н. В. Челноков, М. В. Кузнецов, А. К. Антоненко, Е. Н. Преображенский, П. А. Бринько, П. И. Павлов, Г. Д. Цоколаев, Н. М. Плоткин, Ф. Н. Орлов. В суровом карельском небе заслужили славу Героев Советского Союза воспитанники училища В. И. Раков, А. А. Губрий, А. И. Крохалев, Ф. Н. Радус, Г. П. Губанов, П. В. Кондратьев, И. А. Летучий.

Вот как описал подвиг асов-ейчан Г. Мирошниченко в книге «Повести военных лет».

…Шел снег. На аэродроме, в небольшой палатке, недалеко от боевых машин, собрались летчики, штурманы, стрелки-радисты. Они склонились над картой. Красными флажками обозначены на карте острова, взятые нашими войсками в первые дни борьбы с белофиннами. Вдоль северной линии Финского залива на карте расположены белые флажки. Это вражеские порты и батареи.

Анатолий Крохалев показал экипажам на один из пунктов и сказал: «Здесь белофинны чрезмерно активны. Наша задача, товарищи, сделать их пассивными. Во главе эскадрильи иду я. Бомбить по сигналу ведущего».

С Крохалевым вылетели штурман Кононов и стрелок-радист Скворцов. На пути к цели встала серая стена снега. Видимость несколько десятков метров. Высотомер показывает всего лишь 100 метров. Но Крохалев уверенно ведет эскадрилью к цели. Вот самолет качнуло — это штурман сбросил бомбы. В воздух взлетают с земли клубы черного дыма, а к самолету, замечает

Крохалев, быстро приближаются шесть вражеских истребителей.

«Бомбить, невзирая ни на что!» — решает он и свое решение через радиста передает всем экипажам.

Повинуясь воле командира, экипажи один за другим ложатся на боевой курс. А Крохалев вступает в неравный воздушный бой с истребителями. На стороне врага — количество и маневренность техники. На стороне Крохалева — высокое летное мастерство, горячее желание помочь товарищам выполнить боевую задачу, большевистская воля к победе.

Тяжелая машина в руках Крохалева легко ускользает от атак противника, и, делая неожиданные для неприятеля маневры, нападает сама. Как бы одними руками со своим командиром работает стрелок-радист Скворцов. Вот он, прильнув к пулемету, отогнал двух истребителей, шедших на них справа встречным курсом. Третий, задрав нос, чтобы атаковать сверху, перехваченный длинной скворцовской очередью, задымился, валясь на крыло.

Непрерывно сам атакуя, Крохалев не позволил врагу сорвать операцию. Отбомбившись, экипажи пошли на помощь своему командиру. Еще один белофинн повалился вниз, встреченный меткой пулеметной очередью стрелка-радиста Сомова.

А эскадрилья Крохалева, уничтожив точным бомбометанием транспорт и разрушив порт, в полном составе, сомкнутым строем, вернулась на свой аэродром.

…И. А. Летучий оправдывал свою фамилию.

При подходе к цели эскадрилью Топаллера обстреляли неожиданным шквальным огнем финские зенитчики. Один снаряд разорвался рядом с Летучим.

«Промазали», — усмехнулся он про себя. Но взглянув в сторону Топаллера, вздрогнул. Мотор командирского самолета дымил, а пропеллер остановился. Внизу расстилался лес и возвышались скалы. Но вот мелькнуло озеро. На него и спланировал Топаллер. Сел он хорошо. Но прямо у вражеского лагеря. Летучий первый заметил многочисленные палатки на берегу озера. Он сорвал с лица маску с очками, сигналом позвал товарищей и тоже пошел на посадку. А из палаток уже выскакивали белофинны, становились на лыжи и, радостно призывая друг друга, толпами валили к застывшему на льду советскому самолету. Летучий видел, как командир выглянул из кабины и снова скрылся, а штурман Близнюк припал к пулемету.

«Вот сейчас произойдет последняя схватка», — подумал Летучий, и сердце его рвалось к товарищам. Легче было погибнуть с ними вместе, чем видеть и переживать все это. Захотелось рвануть рукоятку бомбосбрасывателей. Пусть

взорвется все озеро. Пусть лес взлетит корнями вверх и обрушатся скалы.

Товарищи не понимали, что задумал Летучий. Но они твердо знали: если сядет рядом с командиром, то уже не взлетит, даже если останется цел. На озере под снегом была вода. Озеро, едва остановится самолет Летучего, сразу притянет его к себе ледяным капканом. Командир ни за что бы не позволил Летучему идти ему на выручку в такой обстановке. Летучий все понимал и догадывался, что думают сейчас о нем товарищи, но он и знал, как ему избежать капкана на озере.

Он сел недалеко от Топаллера. Помалу, не позволяя машине остановиться и на секунду, подруливал к нему.

Финны решили: к ним свалился еще один советский летчик. Обрадовались, зашумели, стреляли в воздух, кричали: «Сдавайся!».

А Летучий кричал свое, обруливая командира:

— Товарищи, влезайте!

Топаллер и Близнюк побежали следом. Настигнув самолет Летучего, они ухватились за расчалки и подтянулись на плоскости.

Тут белофинны поняли, зачем сел к ним второй советский летчик. Но прежде чем те успели открыть огонь по Летучему, их самих разметало по льду огневым вихрем. Кому удалось устоять, побежали к лесу.

Эскадрилья не бросила в беде товарищей. Летчики перестроились в воздухе «в круг» над озером и начали поливать, бегущих белофиннов свинцом из бортового оружия.

Под прикрытием друзей Летучий благополучно взлетел, унося из плена на плоскостях товарищей. На озере остались лишь горящий самолет командира да трупы вражеских солдат.

Летучий крикнул им сверху на прощание:

— Что, взяли? Поищите у себя дураков!..

…Петр Васильевич Кондратьев, командир одного из авиационных полков — хладнокровный и смелый летчик — с увлечением рассказывал:

> «Белофинские самолеты мы уничтожали на взлетах. И вот как-то раз вернулся я из одной штурмовки. Меня встречает майор Романенко, спрашивает:
>
> — Что вы там видели сегодня у белофиннов, казак кубанский?
>
> — Пехоту на льду, — отвечаю. — Разрешите, товарищ майор, слетать!

Майор подумал и сказал:

— Нет, не разрешаю. Нужна точная проверка.

— Не доверяете?

— Нет, проверяю, — сказал он. — Но это не одно и те же.

— Пехота белофиннов движется по льду к берегу, — доложили по телефону.

— Ну что? Неправда? — спрашиваю.

— Товарищ Кондратьев, — говорит Романенко, — седлайте коня (он почему-то считал меня кавалеристом).

Оседлал я «коня» и полетел туда, где своими глазами видел перекатывающуюся по льду вражескую пехоту. Едва нашел. Замаскировалась она белыми простынями. Человек по пять прятались под одной простыней.

Долго я летал. Наконец, заметил их и давай жарить из пулеметов по этим белым раздувшимся простыням. Развернусь, ударю, а они, как лягушки, прыгают во все стороны. Батальона белофиннов как не было на льду.

Возвращаюсь на аэродром.

— Что же вы, казак кубанский, наделали? — встречая меня, говорит Романенко.

Меня прямо в пот бросило.

— Не знаю, товарищ майор, — говорю, — что бы я такое плохое мог сделать. Штурмовал я как будто складно. Никто не ушел.

— Да ведь вы шюцкоровского генерала убили! Ну, прямо международный скандал.

Я не сразу понял шутку майора и даже немного растерялся. Стою и молчу. А Романенко смотрит на меня и улыбается.

— Ну ладно, — говорит он. — Судить вас за это не буду. Слетайте, пожалуйста, еще разок. Уложите там еще парочку таких сиятельных генералов.

Сделал я тогда еще четыре вылета. Но точно не знаю, подбил я еще хоть одного генерала или нет…»

Отличилась в боях и особая боевая группа, посланная на Карельский фронт из Ейска. Майоры Рождественский и Еншин, капитаны Шевченко, Чернюк, Григорьев, Ригин, Кузнецов и Рубцов, старший лейтенант Морозов, лейтенанты Жиганов, Городенский и Тупицын за образцовое выполнение боевых заданий и проявленное при этом мужество были награждены орденами Красного Знамени. Орден Красной Звезды получил

капитан А. А. Бубар.

В феврале 1940 года состоялась седьмая партийная конференция. Она проходила в условиях исключительно высокого патриотического подъема.

Конференция направила письмо Военному Совету Краснознаменного Балтийского флота. В нем, в частности, были такие слова:

> «…В ожесточенной борьбе с врагами, помогая финскому народу избавиться от шайки маннергеймовских бандитов и защищая социалистическую Родину, вы, балтийцы, проявили чудеса героизма, мужества и отваги.
>
> Партия и правительство по заслугам высоко оценили ваши боевые дела. Впервые в истории Краснознаменного Флота присвоено звание Героя Советского Союза восьми его сынам. Среди первых восьми Героев семь наших воспитанников — гордые соколы Крохалев, Раков и другие. Обязуемся еще лучше изучать военное дело. Готовить высококвалифицированные кадры командиров-летчиков…»

Опыт советско-финской войны тщательно изучался всем командно-начальствующим составом училища. Он был положен в основу дальнейшей подготовки летчиков.

В мае 1940 года училище подверглось основательной проверке авторитетной комиссией из Москвы. Она отметила достижения в специальной подготовке постоянного и переменного состава и указала на основные недостатки. Так, еще не изжита аварийность, не на должном уровне находилась воинская дисциплина, не было еще строгого уставного порядка.

Командование, политотдел, партийная и комсомольская организации приняли все меры для устранения имеющихся недочетов в работе училища, вскрытых инспекцией. Были внесены существенные изменения в учебный процесс. Учить стали главным образом тому, что необходимо на войне, и больше уделять внимания высотным полетам, воздушному бою, воздушной стрельбе, слепым и ночным полетам.

# В ВИХРЯХ ВОЙНЫ

# Стоял июнь

Стоял июнь, первый месяц лета, а ветры Азовья все еще пахли весной. А может, не ветры, может, воздух, сам край кубанский, и то, что люди называют полной чашей, — пахли весной. На колхозных полях ждали жнецов тучные хлеба. В магазинах от добра ломились полки. Обычно бледное Азовское море в тот памятный сорок первый год, казалось людям, стало голубее, нежнее. С трех войн — на Хасане, Халхин-Голе, Карельском перешейке — в Ейск не вернулись единицы. Молодежь даже сомневалась: «А была ли война, были ли кровопролитные бои?» Вдов и сирот в городе пересчитывали по пальцам. Вдовьи слезы, а значит, и вдовье горе, мало кто видел. Солдат-инвалидов — также.

Горем тогда считалось, если в воскресенье — дождь. Если нельзя было достать билета в клуб летчиков на спектакль. Клуб при училище — лучшее здание в городе — был домом отдыха и рабочего люда.

Млели по вечерам ейские девчата, завидя на улице моряков. Млели и парни от зависти к тем своим сверстникам, кто носил брюки клеш, тельняшки, бескозырки с золотыми буквами на ленточках — «Военно-морское авиаучилище».

Двадцать первого июня, в субботу, эскадрильи летали до обеда. С нетерпением ждали конца учебных часов курсанты звена В. Хрузина. Суббота была их последним летным днем в училище. «Скоро наденем тужурки с командирскими нашивками, вместо бескозырок — мичманки с крабами — и… прощай, Ейск. Прощайте, хлебосольная Кубань, учебные старты, небо, ветры и туманы Азовья! Мы уходим в океаны самостоятельной жизни. Да здравствует советский, неделимый пятый океан!…» Так говорили себе курсанты-выпускники, слушая последнюю напутственную речь командира звена.

Хрузин, обычно строгий, быстрый в действиях и в разговоре, в ту субботу задумчиво растягивал слова. Он словно знал, что его воспитанников ожидает уже завтра в полете над советскими городами и селами. Знал, но не смел сказать и взволнованно спрашивал сам себя: «Все ли мы дали парням, нужное им завтра?»

Последние слова командира звена Хрузина его ученикам помнятся и сегодня. Он заключил:

> «Благодаря слаженной работе всего нашего коллектива, курсанты звена закончили летную практику без единого происшествия. Весь личный состав звена

горит желанием выполнить новую боевую задачу, которая будет поставлена перед нами командованием».

Разные задачи рисовались выпускникам: разведка стратосферы, охрана границы, полет вокруг «шарика». И ни один не подумал о том, что именно завтра он будет выполнять задачу № 1 для воина Советских Вооруженных Сил, уже завтра будет защищать Отечество, свою невесту, свой родной дом от самого злейшего врага мира — фашистских погромщиков.

Возвращались с аэродрома выпускники, как обычно, с песней. Ейские ребятишки, встречая и сопровождая строй, крикливо подхватывали слова популярной светлой песни:

Утро красит нежным светом
Стены древнего Кремля.
Просыпается с рассветом
Вся советская земля…

Песня гремела, ширилась. Ее припев звучал особенно торжественно:

Кипучая, могучая,
Никем не победимая,
Страна моя, Москва моя,
Ты самая любимая!..

Недалеко от клуба моряков дожидались девчата. Старший остановил строй и весело скомандовал:

— Разойдись!

Где только не видели в тот субботний вечер моряков-выпускников! Старухи, луща семечки возле своих жемчужных хат, косили глаза вслед парам и по каким-то приметам, доступным лишь им, предсказывали судьбу.

— Эти помучают друг дружку… А тут свадьбе быть, дед. Не отвертятся. Погляди…

Потирая зудевшие шрамы, старики глядели в газеты:

— Ты, бабка, вот сюда посмотри. Крутит он што-то, германец. Быть, бабка, войне…

Выпускники еще целовались с невестами на берегу Ейского лимана, когда началась Великая Отечественная война. Началась на рассвете.

# Враг пришел…

…Сегодня рано утром фашистские пираты совершили налет и бомбили мирные города нашей Родины: Ленинград, Киев, Одессу, Севастополь…

«Сегодня рано утром, — стараясь запомнить на всю жизнь это утро, мысленно повторяли за начальником училища А. Х. Андреевым (он первым выступил на митинге) летчики, техники, преподаватели, курсанты. — Сегодня рано утром… вооруженные до зубов… вторглись на нашу землю… Сегодня рано утром…»

В штаб посыпались рапорты с просьбой отправить на фронт. Все просили дать возможность исполнить свой сыновний долг перед матерью-Родиной. Командиры всех степеней писали на рапортах: «Нет…», «Разъяснить…», «Отказать!», «Наказать за назойливость…»

Жаловаться было некому. Начальство в этом вопросе поддерживали все высшие армейские инстанции. Безудержно рвавшихся на фронт посылали на работы, не связанные с авиацией, чтобы не мешали выполнять важные задачи, которые поставила перед личным составом начавшаяся война с фашистской Германией.

Война беспощадно вносила свои поправки в слагавшуюся годами систему подготовки морских летчиков. Она вынудила сократить программу теоретической подготовки и сосредоточиться на методике отработки практических навыков. На налете курсантов.

Летчики-инструкторы предложили поточный метод в обучении, «поточную систему». Суть этого метода заключалась в следующем: курсанты продвигались вперед по программе боевого применения в зависимости от их индивидуальных способностей, не дожидаясь, когда выравняется вся летная группа.

Преподавательский состав, ранее находившийся в ведении УЛО, приказом начальника училища распределялся между эскадрильями. Эскадрилья сделалась центром сосредоточения всех сил, двигавших подготовку летчиков.

Разумеется, преподавателей не хватало. Тогда они по личной инициативе стали овладевать двумя-тремя теоретическими курсами, а лекции читали даже на старте, нередко одиночкам-курсантам, не занятым полетами. Полетами, количеством часов, отработанных в воздухе эскадрильей, звеном, курсантом, оценивался и измерялся труд людей за прожитый день.

Летчики-инструкторы требовали от курсантов

исключительной осмотрительности на земле и в воздухе. От каждого из них добивались умения не только пользоваться авиационным оружием, но и самим устранять неисправности, четко ходить в летном строю, в боевых порядках пары, звена и сохранять место при любых эволюциях, на различных скоростях и высотах.

3 июля слушали выступление по радио Председателя Государственного Комитета Обороны СССР И. В. Сталина.

В тот час ни один самолет не поднялся в воздух. Первый раз сначала войны личный состав эскадрилий в полном составе собрался на аэродроме у репродукторов. Слушали стоя, склонив опаленные знойным солнцем лица. Только пыльные вихри, пробегая по летному полю, шелестели травой, да еще звенели над головами неугомонные степные колокольчики-жаворонки.

Ленинская партия призвала советский народ стойко защищать родную землю, сделать ее неприступной для врага. Теперь каждый человек, отвечая на ее боевой клич, работал за двоих, за троих, забывая, что существует время, что ему нужен отдых, пища. Работали по восемнадцать часов, летали, сколько выдерживали самолеты, отдыхали на рытье капониров и траншей. И думали об одном: «Выдержит ли такую нагрузку потрепанная в учебных полетах техника? Подвезут ли завтра бензин? Самолетов подбросили бы новеньких и бензин. Летчики будут. Будут летчики! Будет еще праздник и на нашей улице!..»

Самолеты, построенные советскими конструкторами с учетом недостатков в их прежней конструкции, установленных в период сражений в Испании, училище стало получать осенью сорок первого года. Это «ЯК-1», «МИГ-3», «ИЛ-2», «ПЕ-2». По некоторым летно-тактическим данным названные марки машин уже тогда превосходили немецкие.

Инженерно-технический состав и преподаватели выезжали на авиационные заводы набираться опыта по эксплуатации новой техники. В предельно сжатые сроки летный состав овладел новыми истребителями и приступил к обучению курсантов. С рассвета дотемна кубанское небо было наполнено гулом моторов.

Полеты производились в несколько смен. Выполнив дневную норму КУЛПовских упражнений, курсанты отправлялись строить оборонительные и защитные сооружения.

Обстановка на фронте с каждым днем ухудшалась. Враг, несмотря на ожесточенное сопротивление частей Красной Армии, продвигался вперед. Он топтал своим кровавым сапогом священные земли Украины, Белоруссии, бронированным кольцом обложил Ленинград.

В этой сложной, тяжелой обстановке собрался партийный

актив училища. Вопрос стоял один: «О текущем моменте». Коммунисты приняли решение ускорить подготовку летчиков для фронта за счет мобилизации всех имеющихся в училище резервов.

Политический отдел разработал конкретный план партийно-политической работы, обеспечивающий воспитание у воинов высоких морально-боевых качеств, пламенного патриотизма. Во все эскадрильи были направлены коммунисты, стойкие ленинцы, способные словом и делом увлечь личный состав на выполнение чрезвычайных задач, поставленных перед училищем Коммунистической партией и Советским правительством.

Политработники восстанавливали оборванную войной связь с боевыми авиационными частями, где служили воспитанники училища. Любые, даже самые скупые сведения о боевых подвигах морских летчиков тут же становились достоянием всех курсантов. Это явилось безотказным средством в борьбе за высокие темпы в боевой подготовке летчиков, за постоянную отличную боевую готовность и революционную бдительность, за укрепление воинской дисциплины и должного армейского порядка.

Повседневная плодотворная работа партии, направленная на организацию отпора врагу, и вести с полей битвы о героических подвигах советских людей вносили в жизнь училища дух бодрости, а в сердца авиаторов — уверенность в победе над немецко-фашистскими захватчиками.

А враг продолжал идти на восток. Он уже утюжил гусеницами танков улицы городов и сел на западном берегу Азовского моря.

Штабу училища пришлось проявить заботу о воздушном прикрытии собственными силами учебных баз, военных и промышленных объектов Ейска. С этой целью была сформирована отдельная эскадрилья самолетов-истребителей. Командование ею принял участник воздушных боев с белофиннами коммунист капитан Константин Васильевич Попов.

Летчики этой эскадрильи постоянно находились в боевой готовности. Они барражировали над городом и его окрестностями, над портом, в котором нашли убежище корабли Азовской флотилии, прибывшей из Жданова. К тому же Ейский порт являлся важным перевалочным пунктом снабжения оружием, боеприпасами, продовольствием частей Красной Армии и Флота, оборонявших Крым. Морские летчики-инструкторы, сведенные в «домашний» отряд ПВО, понимали, какая ответственность возложена на них. Барражируя над Ейском, они с нетерпением искали встреч с врагом. И враг пришел.

# Малоизвестная ошибка Гитлера

До войны Ейское училище готовило одновременно летчиков-истребителей и летчиков-бомбардировщиков на лодочных самолетах.

Автор «Майн кампфа» и основоположник чудовищных лагерей смерти не мог не знать, откуда выходят советские морские летчики, как они бесстрашно и умело дерутся, сколько уничтожили лучших его асов над Одессой, Севастополем, Балтикой. И, разумеется, ненавидели их. Потому бесноватый ефрейтор и поставил перед Южной группой своих войск неотложную задачу: «…В ближайшее время уничтожить «гнездо черных коршунов» в Ейске». Ошибался Гитлер. Гнездо-то в Ейске было орлиное!..

В одну из сентябрьских ночей фашистские бомбардировщики предприняли первую попытку стереть с лица земли авиаучилище. Уничтожили они тогда лишь следы птиц на Глафировской песчаной косе.

Возможно, из-за слабой подготовки штурманов, а может быть, из-за боязни встретиться с самими инструкторами советской морской авиации (точных сведений об этом нет), гитлеровцы сбросили бомбы в шести километрах от Ейска, на Глафировскую косу. В ставку же свою доложили, что «гнезда черных коршунов» больше не существует.

А гнездо и не дрогнуло, потому что было оно орлиное, свитое красморлетами из крепкой лозы еще в боевом восемнадцатом. Четырнадцать летчиков эскадрильи ПВО училища поочередно, звеньями, стали постоянно дежурить в небе. В туман и непогоду, когда враг не мог напасть с воздуха, капитан Попов разбирал с подчиненными возможные варианты встреч и ведения боя с самолетами противника. Командира на занятиях сменял старший политрук И. В. Бузунов. Он неустанно напоминал о священном долге перед Родиной, знакомил с рассказами об отваге коллег-фронтовиков.

Однажды рано утром эскадрилья собралась в капонире на боевую предполетную подготовку. «Орлиное гнездо» и корабли в порту сторожил густой туман. Но вот туман начал переходить в низкую облачность, открывая взору унылые степи, серое море, тополя, росшие в городке училища.

— По самолетам! — скомандовал Попов, прекратив занятия.

Вскоре, по сигналу с КП, поднялись шесть «И-16». Проткнув редкую облачность, они приняли боевой порядок. Группу вел командир звена лейтенант Григорий Цыпковский. Слева и справа

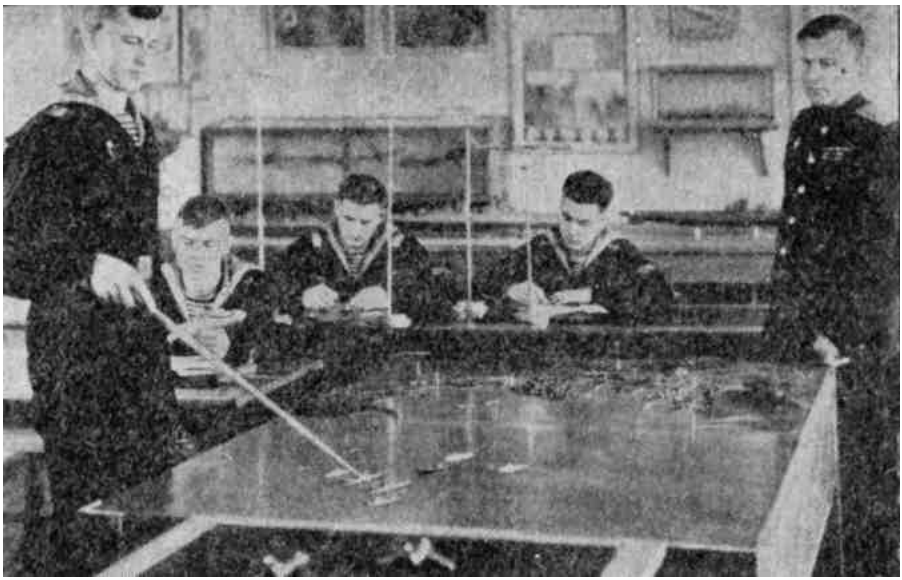
от Цыпковского выстроились фронтом сержанты Константин Наумов, Николай Симанчук, братья Юрий и Константин Цветковы, лейтенант Павел Дубравин.

В воздухе висела мгла. Набрав над лиманом заданную высоту, Цыпковский повел летчиков через порт в открытое море. Несмотря на плохую видимость, группа заметила еще далеко на подходе к городу армаду «Хейнкелей-111», в сопровождении «Мессершмиттов».

Ведущий увеличил скорость и бросил в эфир:

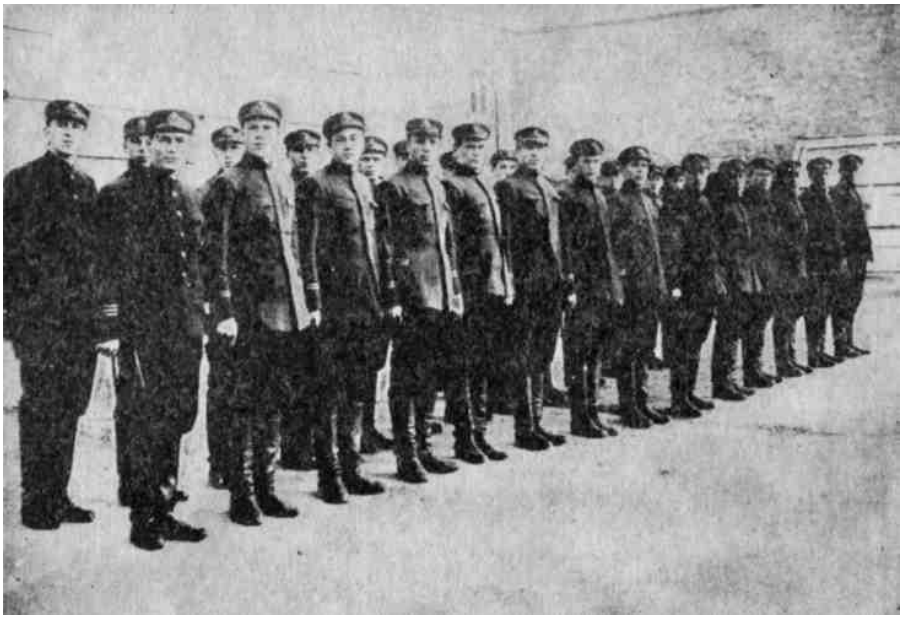
— Иду на сближение. Атакую звеном истребителей!

Наученные с полуслова понимать командира, ведомые молча сосредоточивались для ведения боя. Поскольку Цыпковский брался сковать истребителей, на долю звена лейтенанта Дубравина выпадала задача — уничтожить бомбардировщиков.



**Ейск, 1957 год. П. Г. Бискуп** (справа крайний) **принимает очередной зачет от курсантов училища.**

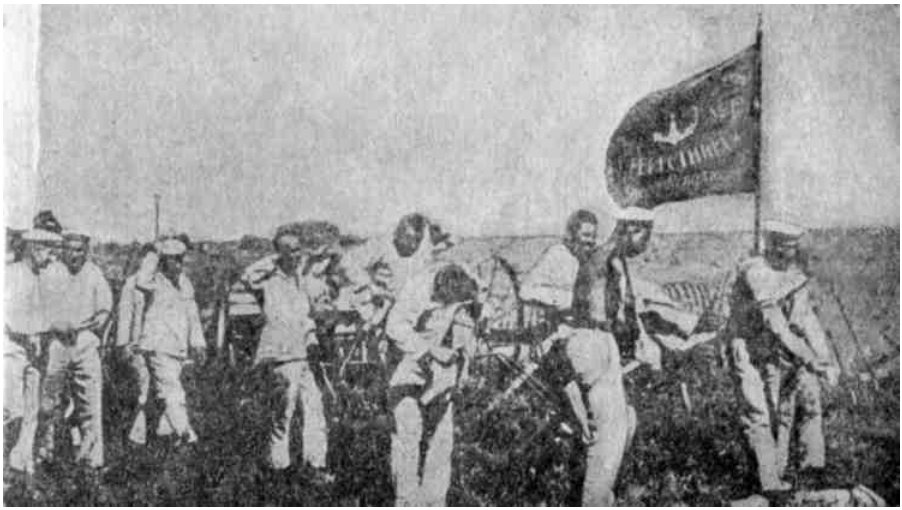
**Группа советских летчиков, получивших первыми в нашей стране высокое звание Героя Советского Союза. Среди них воспитанники Ейского авиаучилища А. Ляпидевский,** (первый), **С. Леваневский** (второй), **В. Молоков** (четвертый) **и И. Доронин** (седьмой).



**Летно-инструкторский состав передового подразделения училища (1932 год). Среди них (впоследствии стали Героями Советского Союза) — А. Антоненко, И. Сухомлин, И. Балашов.**

**Подготовка самолета «ТБ-1» к очередному учебно-тренировочному полету (1936 год).**

**Отличники учебы курсанты Н. Саенко и Н. Чепурин готовятся к очередному полету (1952 год).**



**Курсанты школы помогают кубанцам убирать урожай (1933 год).**

**Отличники учебы курсанты В. Рыжик** (слева) **и Н. Чага на аэродроме (1962 год).**

Август 1963 года. Летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза Павел Романович Попович в гостях у курсантов Ейского авиаучилища.

Две карусели завертелись над Азовским морем на виду у ейчан. Дубравин с ведомыми врезался в строй «Хейнкелей», расколол его надвое и не давал следовать прежним курсом. Справа Дубравина прикрывал сержант Наумов. У него бешено колотилось сердце в первом неучебном бою, но мысль срабатывала четко. Сохраняя место в строю, Наумов старался держать в поле зрения всех бомбардировщиков и не прозевать удобный момент для открытия огня. И он поймал такой момент. Уходя от атаки Дубравина, «Хейнкель» вывернулся лопатками перед носом истребителя Наумова. Сержант дал длинную пулеметную очередь и не смог сдержать охватившей его радости:

— Отлично, Костя!

«Хейнкель-111», охваченный пламенем, падал в море. Следом за ним в море посыпались бомбы с остальных «Хейнкелей». Гитлеровцы больше не рвались к Ейску. Облегчив машины, они торопливо разворачивали их носом на запад.

Первая боевая победа и бегство численно превосходящего противника вызвали прилив свежих сил у инструкторов морской авиации. Забыв, что в баках горючее на исходе, моряки погнались было за гитлеровцами. Но лейтенант Цыпковский подал команду: «Сбор!».

Вскоре оба звена возвратились на свой аэродром.

Здесь сержант Наумов начал сомневаться: он ли сбил «Хейнкеля»? Слишком уж шумный успех выпал на его долю. Наумов долго и упрямо валил «вину» за гибель «Хейнкеля» на Дубравина. Лейтенанту пришлось повысить голос, чтобы прекратить спор:

— Я в это время даже не стрелял, Наумов, — строго пробурчал он. — Вы срубили гитлеровца. Вы и отчитывайтесь за него теперь перед народом.

Разбор этого вылета превратился в митинг. И народу собралось много. Начальник училища, вместо парадной речи, крепко обнял сержанта, поцеловал и сказал:

— Все видел. Вы первый открыли боевой счет в училище. Родина не забудет вашего подвига. Желаю вам новых боевых успехов, товарищ сержант!..

Кажется, разобрались фашисты, какое гнездо в Ейске. Долго они не решались к нему подступиться снова. Но ставка врага, видно, требовала… На этот раз уничтожать «гнездо коршунов» шли «Юнкерсы» (Ю-88). Исход встречи был прежний. Только теперь от меткого огня Николая Симанчука вспыхнул бомбардировщик и ушел на дно морское.

Но гитлеровцы не унимались. Все чаще и чаще, в сопровождении своры «Мессершмиттов», вылетали «Хейнкели» и «Юнкерсы» на бомбежку особо важной цели. Рос и счет их потерь на подступах к Ейску.

По два самолета сбили братья Цветковы — Юрий и Константин. А всего эскадрилья капитана Попова за лето уничтожила около трех десятков вражеских машин различных марок. Кроме того, она сама ходила через море в расположение противника и внезапными ударами с бреющего полета превращала в месиво скопление фашистских войск, взрывала их склады с боеприпасами и горючим, поджигала автоколонны.

Дорого обошлось гитлеровцам выполнение «неотложной задачи». Задача так и не была ими выполнена. Орлы сами покинули гнездо, когда получили на то приказ.

Училище не должно было заниматься боевой работой. Боевая работа тормозила подготовку летных кадров для фронта. Да и как мужественно ни защищала эскадрилья Попова аэроузел, враг все же прорывался к жизненно важным объектам училища, выводил из строя технику, аэродром.

А на училище опять возлагались, кроме основной работы, переучивание летного состава, призванного из запаса, подготовка, укомплектование техникой и отправка на фронт авиационных частей. На базе морской эскадрильи сформировалась морская школа пилотов первоначального обучения. После чего здесь до конца войны готовили летчиков только на сухопутных машинах. В Ейском училище вырос первый полк самолетов-штурмовиков «ИЛ-2», предназначавшийся для боевых действий в составе ВВС Черноморского флота.

И еще. Вблизи фронта летчики-инструкторы нередко, вместо

занятий с курсантами, выполняли различные задания фронтового командования, чему и рады были. Все эти накладки, безусловно, вносили неразбериху в учебный процесс, напряжение, спешку.

А процесс подготовки летчика-истребителя, сжатый до предела (до 5 месяцев в 1943 году), исключал какие бы то ни было накладки. Особенно в работе летчиков-инструкторов. К тому же инструкторов уже недосчитывались в учебных эскадрильях. Их переманивали к себе командиры фронтовых авиационных частей. Полное «поражение» потерпел начальник училища в тяжбе с фронтовиками, отнявшими у него боевое, отлично сколоченное, подразделение вместе с командиром капитаном Поповым.

И штаб ВВС Военно-Морского Флота в сентябре 1941 года принял решение перебазировать училище в город Моздок.

# Мы вернемся, море!

В тот год месяц сентябрь, лучший месяц кубанского лета — нежаркий, богатый красками и плодами, казался морякам-летчикам и тем, кто провожал их в дорогу, бесконечно длинным. Все, что можно было поднять и переставить за семьсот километров в сторону от Ейска, — поднималось и двигалось.

Двести семьдесят четыре самолета, более двухсот автомашин, девятьсот семьдесят пять железнодорожных вагонов (семнадцать эшелонов) с военным имуществом, личным составом и семьями военнослужащих уходили на юго-восток. В пути железнодорожные эшелоны и автоколонны подвергались бомбардировкам вражеской авиации. Все, что можно было спасти от огня и подобрать во время эвакуации, спасали и, подбирали молодые авиационные специалисты, курсанты. Они — руки и щит наземных эшелонов. Они, еще не просоленные морскими ветрами, со слезами на глазах клялись, когда покидали родное гнездо:

— Мы вернемся, море! — Срывали с себя бескозырки, самое дорогое, и бросали в море, чтобы вернуться непременно.

В Моздоке морским летчикам часто снилось капитально свитое их заботами ейское гнездо: уютные кубрики, просторные классы, гулкие коридоры штаба, светлые дома начсостава. Также им виделся во сне и клуб с прилегающим к нему парком. С этими местами у каждого из них было связано что-то сугубо личное. По ночам морским летчикам виделись срубленные гитлеровцами тополя, что посадили недалеко от входа в учебно-летный отдел воспитанники «Ейского», герои боев с белофиннами В. И. Раков и Ф. Н. Радус.

На новом месте помогли училищу закрепиться местные партийные и советские органы. Штаб разместился в помещении детского сада, службам тыла отвели дом, учебно-летному отделу — здание школы.

Под аэродром выделили ровное поле за городом, на берегу шумного Терека. Личный состав эскадрилий жил в землянках, вырытых недалеко от стоянок самолетов. Осенью, в распутицу, из-за отсутствия дорог эскадрильи испытывали острый недостаток в продовольствии, вещевом и техническом имуществе. Однако винты боевых машин крутились непрерывно и качество подготовки курсантов не снижалось ни на йоту. Не прекращались и работы по строительству оборонительных сооружений. С июля по декабрь 1941 года личным составом училища было вырыто и построено одиннадцать командных пунктов, 428 капониров,

оборудовано 76 огневых позиций, 146 щелей, 126 землянок. Другими словами — было поднято и перенесено на себе 96 000 кубических метров грунта.

Зима 1942 года выдалась далеко не южная. Она ставила авиаторам свои барьеры.

> «Тяжелый труд выпал на долю технического состава, — писала тогда многотиражка. — Чтобы не сорвать плановую таблицу полетов, технический состав поднимается на полтора часа раньше общего распорядка и к началу полетов успевает очистить капониры от снега, выкатить на старт машины, осмотреть их и разогреть моторы. Не было ни одного случая, когда бы техника простаивала по вине наших авиационных специалистов…».

В ту пору училище работало на сухопутных самолетах «У-2», «УТ-2», «УТИ-4», «И-16», «ЯК-1», «ЛАГГ-3». «Поточная система», предложенная инструкторами, оправдывала себя. Эскадрильи ежедневно выдавали фронту по десять-двенадцать летчиков-истребителей. Выпускников нередко обмундировывали на старте, сажали в «ЛИ-2» и отправляли в части ВВС, флотов, порой сразу же на фронт, где им предстояло с ходу вступать в бой. И в первом же неучебном воздушном бою драться с опытным, натренированным в стрельбе по живым мишеням врагом.

Вот пример «поточного» обучения курсантов.

В июне 1942 года летная группа летчика-инструктора Николая Федоровича Мясникова закончила полеты по кругу и приступила к тренировкам в зоне. Инструктору была поставлена задача: за 5 летных дней закончить подготовку курсантов по всем упражнениям боевого применения.

Мясников затянул потуже брючный ремень и взялся за дело. Ему предстояло за пять дней научить пятерых молодых парней ходить строем в боевых порядках звена и пары, стрелять по щитам, барражировать над объектом, вести воздушный бой. Для выполнения этой трудной задачи инструктору Мясникову командование выделило, отобрав у других, 6 боевых самолетов-истребителей. Каждый курсант налетывал в день 4—5 часов, инструктор — 8—10 часов. Инструктора качало, когда он возвращался со старта. Зато ровно через пять дней, в субботу, все пять курсантов успешно сдали зачет. Их тут же погрузили в «ЛИ-2» и повезли на фронт.

В 1943 году Н. Ф. Мясников подготовил по программе военного времени 80 летчиков, за что получил орден Красной Звезды. На счету Николая Федоровича — боевые вылеты на

прикрытие аэроузла и города Ейска. Он, Николай Федорович Мясников, в последние часы эвакуации училища угнал из-под носа противника 20 учебно-тренировочных одноместных самолетов «УТ-1».

То был жаркий, очень жаркий и суматошный день. Враг приближался к Ейску, почти непрерывно бомбил все, что еще оставалось в авиагородке и, на аэродроме. Оставалось уже немного. В первую очередь командование училища вывело из-под удара семьи военнослужащих, ценное имущество, боевую технику. Самолеты могли доставить в Моздок только летчики. Их не хватало. Двадцать «УТ-1», готовых к дальнему перелету, должны были сгореть в огне или достаться врагу. Из числа ранее летавших курсантов (но никогда прежде даже не сидевших в «УТ-1») Мясников сколотил отряд, отряд отчаянных парней, готовых на все. Они знали: «УТ-1» — строг, очень строг на посадке, в полете при малейших ошибках срывается в штопор, и очень внимательно слушали получасовой инструктаж-лекцию Мясникова по эксплуатации одноместной тренировочной машины на земле и в воздухе. С помощью Мясникова курсанты-летчики запустили моторы машин, в которые они сели впервые, и, по сигналу Мясникова, порулили на взлетную.

В полете курсанты жались к инструктору, точно к наседке цыплята, напуганные тенью ястреба. Вел он их осторожно. И лишь одного потерял, вместе с машиной, в том трудном и долгом пути на юго-восток.

Николай Федорович Мясников вырос в училище от курсанта до командира полка реактивных самолетов. Сейчас он в запасе. Полковник запаса.

Может возникнуть вопрос: «А долго ли воевали скороспелые истребители?» В большинстве своем — да!

Какими были курсанты, отбиравшиеся в «поточную систему»? Как определялась степень их зрелости — видно из воспоминаний Героя Советского Союза Игоря Каберова, окончившего училище в начале войны.

Прежде несколько слов о самом Каберове, курсанте.

> «Летную и теоретическую программу усваивал легко. Осмотрительность и ориентировка в воздухе безупречные. Хороший спортсмен. Прекрасно играет на музыкальных инструментах. Неплохо поет и пляшет. Редактировал стенную газету. Пишет стихи».

Это — из характеристики на Каберова, которую дало ему училище. А вот Игорь Каберов рассказывает:

«Я страстно любил летать и хотел в совершенстве овладеть высшим пилотажем, стрельбой по наземным щитам по конусу, умением побеждать противника в воздушном бою.

Всему этому меня научили в Ейском училище. И мне не терпелось попасть на фронт. Однажды к нам на старт прилетел командующий морской авиацией генерал Жаворонков. Командир, выстроив эскадрилью, доложил ему, как идут полеты. Генерал поздоровался со всеми и стал обходить строй. Подойдя к левому флангу, он остановил взгляд на мне и спросил командира эскадрильи, почему он разрешает находиться на старте воспитанникам (приняв меня за воспитанника).

Я был мал ростом и при построениях занимал место на левом фланге… Слышу, командир отвечает: «Он не воспитанник, товарищ генерал, — курсант. И, кстати, отлично летает».

Тогда командующий обратился ко мне:

— Это правда?

— Правда! — отвечаю.

— Не может быть, — улыбнулся и продолжал шутливо, — вы же педалей ногами не достанете.

— Достану, товарищ генерал, когда вытяну ноги на полную мощность.

Он снова оглядел меня и приказал командиру эскадрильи сейчас же выпустить курсанта Каберова в воздух с заданием выполнить над аэродромом весь зачетный пилотаж.

И вот я в воздухе на самолете «И-16». Выполнил задание, произвел посадку и, пошел докладывать. Командующий поблагодарил меня за высокое летное мастерство и сказал:

— Учить достаточно. На фронт. Куда вы желаете поехать воевать?

— На Балтику, — отвечаю. — Хочу защищать город Ленина…

Так я стал балтийским летчиком».

Вместе с Игорем Каберовым уехали защищать Ленинград его однокашники, тоже «скороспелки», Батурин, Михайлов, Никольский. Всем им за подвиги в боях с фашистскими захватчиками было присвоено звание Героя Советского Союза.

Война вносила свои поправки в жизнь училища и в подбор руководящих кадров. Учить и учиться тому, только тому, что

требуется на войне, — приказала она.

В 1942 году училище приняли генерал-майор авиации И. В. Рожков и бригадный комиссар С. С. Бессонов. На должность командиров учебных эскадрилий стали прибывать фронтовые летчики. Инструкторов начали направлять в Действующую армию, на стажировку, приобретать боевой опыт. Возвращались инструкторы быстро. Их берегли и не позволяли длительно оставаться на фронте. Боевой опыт летчики-инструкторы передавали курсантам. Ездили на фронт стажироваться и преподаватели УЛО (учебно-летный отдел). В связи с этим училище получило возможность еще в Моздоке полностью выполнить требования сурового военного времени.

Однако обстановка на фронтах, несмотря на героическое сопротивление советских войск, все еще складывалась не в нашу пользу. Озверелый враг, рвавшийся к бакинской нефти, уже вступил на Кавказ.

В том же 1942 году в училище прошли два партийных актива и один комсомольский. Все они были направлены на поиски средств и возможностей, которые не только бы не давали снижать рост молодых летчиков, но и повышали бы выпуск их изо дня в день, помогали бы поднять моральный дух личного состава, работоспособность командиров и преподавателей.

Враг уже подходил к Моздоку. И снова, как в начале войны, во все инстанции посыпались рапорты с просьбой отправить на фронт. Это было, конечно, ошибкой некоторых товарищей. Училище обязано было сохранять свои кадры.

Людей, рвавшихся на фронт, брали, так сказать, на особый учет, много с ними работали индивидуально. Велась эта работа усиленно всем личным составом училища, которое готовилось еще к одному, теперь уже очень дальнему переходу.

# Доказательство от противного

Есть в Куйбышевской области село Борское. Главная его достопримечательность того времени — равнинные степи на десятки километров вокруг. Вот туда и устремилось Ейское училище, поднятое по тревоге в августе 1942 года. По прямой от Моздока до Борского 48 часов пути поездом. Самолетом — в десять раз меньше.

Прямую дорогу перерезали немецко-фашистские полчища. Училищу пришлось эвакуироваться по кривой: из Моздока в Баку, затем водным путем до Красноводска, петлять в песках Средней Азии и лишь затем выйти на прямую, ведущую к Борскому. Пройдено было в общей сложности 5300 километров наземными эшелонами. Воздушным — 1600.

Тогда на станциях говорили: «Теперь все пути ведут в Куйбышев». Говорили верно. Дороги были забиты учреждениями на колесах и заводами, тоже искавшими себе пристанища в глубинах страны для нормальной работы. А навстречу непрерывным потоком спешили эшелоны с надписями на вагонах: «Тыл — фронту». Эти составы пропускались вне очереди. Авиаторы с трудом проталкивали вперед свое имущество. Некоторые их эшелоны лишь через полтора месяца прибыли к месту назначения.

Казалось, какой теперь из училища помощник Действующей армии? Ведь ему теперь придется крепко поработать, чтобы наверстать упущенные дни.

Но это только казалось.

Наземные эшелоны еще болтались где-то в Каспийском море, а летчики уже выпускались в Борском. Курсантов туда доставили транспортными самолетами. Командование и политотдел все продумали, так, чтобы эвакуация не отразилась на подготовке бойцов-истребителей.

В этом и заключалось доказательство от противного. Ведь враг, вторгшийся в пределы советской земли, и те, кто умышленно затягивал открытие второго фронта, считали эвакуацию советских учреждений в глубь страны пустой затеей. Все наши недруги искренне не верили в то, что мы сумеем быстро пустить переброшенные на Восток заводы. Да, в то незабываемое время доказывалась жизнеспособность первого в мире социалистического государства. И кто не верил в потенциальные силы советского народа, ведомого вперед партией коммунистов, как известно, кончил потом самоубийством или по приговору суда был сурово наказан или жестоко осмеян историей.

Ейское училище являлось детищем Октября и выжило наперекор всем кликушам. И слава о нем стала греметь с новой силой.

Летный эшелон в составе более двухсот самолетов сел в Борском вскоре после того, как взлетел на Кавказе по тревоге. Он прошел расстояние в 1600 километров с пятью посадками в пути — на дозаправку.

Дозаправлялись самолеты, можно сказать, в пустыне, где не было не только снабженческих баз, но даже и глотка воды. Было жаркое солнце, иногда ветер, тоже горячил, который нес с собой раскаленный песок.

Горюче-смазочные материалы, воду и продукты питания в пункты посадки доставляли воздушным транспортом. Кто шел в летном эшелоне, тоже хлебнул немало горя. Каждый понимал, что стоит сейчас потерять, даже подломать хотя бы одну машину. Самолеты берегли больше, чем себя. И довели до места в полной сохранности.

Заниматься с курсантами инструкторы начали уже на второй день после посадки в Борском. Работало училище вначале на четырех аэродромах, а когда подошли главные силы, — на одиннадцати.

В Борском личный состав ожидали трудности, которые ему не приходилось встречать раньше: трескучие морозы и глинистый грунт со скудной растительностью. Такой грунт требовал огромных затрат средств и сил на поддержание аэродромов в хорошем состоянии. В дождь они, раскисали, в жару заволакивались пылью.

Зимой интенсивным полетам мешали тридцати-тридцатипятиградусные морозы и частые ветры. Ветры наметали сугробы в рост человека. Сугробы разбивали лопатами. Если сил своих не хватало, звали на помощь жителей села. Колхозники охотно помогали летчикам пробивать в снегу взлетно-посадочные дорожки.

В начале 1943 года училище получило новые самолеты. Это были истребители «ЛА-5» и «ЯК-7», которые быстро освоили и приступили к обучению на них курсантов.

Все страницы жизни и работы технического состава в Борском очень ярко написаны собственной рукой авиационного механика Леонида Николаевича Кравцова. Двадцать семь лет (1934—1961 годы) днем и ночью, в жару и стужу, обслуживал он самолеты Ейской кузницы летных кадров.

«…Летчиков не хватало, — вспоминает Леонид Николаевич, — потому курсанты тоже участвовали в

перегонке матчасти в Моздок. Из Ейска я эвакуировался на самолете «ПО-2», который вел курсант. Из Моздока в Борское на самолете с летчиком.

Ни аэродромных сооружений, ни жилья для нас в Борском не было. Летали и копали землянки одновременно. Вечером, зачехлив машины, отправлялись на тракторе в лес за материалом для построек и за дровами. А ночью, при керосиновых коптилках, ложили в землянках печки. С рассветом снова на старт, к машинам.

Был у меня «УТИ-4», очень старенький. Пришла пора менять мотор. Хлопотливое это дело! После полетов, когда уже смеркалось, закатили мы с курсантами машину в капонир, накрыли палаткой и приступили к работе при свете керосиновых ламп. Курсанты — народ, известно, хваткий. Прикажу — гору своротят. А я их призвал не гору сворачивать, а демонтировать мотор. Для этого сноровка нужна. Дело продвигалось медленно. А всем нам очень хотелось, если не утром, то хоть к обеду, на вторую смену, выкатить машину на старт. Не скажу теперь точно, по какому случаю помянул я громко господа бога и всех архангелов. И вдруг слышу за палаткой смешок. Потом кто-то, приподняв край палатки, спрашивает:

«Вы, Леонид Николаевич, вызывали архангелов? Мы тут, приказывайте!» Смотрю, вваливаются Андрей Захарович Чепеленко и Николай Варфоломеевич Артамонов — авиатехники с большим, еще довоенным стажем работы.

К полуночи новый мотор стоял на месте. Тут «архангелы» мне говорят:

— Леонид Николаевич, скоро петухи прокричат. Иди-ка ты, раб божий, в землянку, всхрапни перед полетами. С монтажом без тебя управимся. А ты нам за это, когда Гитлера разгрохаем, чарку горилки поднесешь. Иди, не трусь…

Друзья не подвели. Возвратясь к «Ути» на рассвете, я нашел его приведенным в порядок по всем параграфам наставления инженерно-технической службы. Оформил, значит, документацию, опробовал мотор и пошел докладывать летчику, что самолет к полету готов.

Летчик не поверил. Обычно два-три дня уходило на замену мотора.

— Шутишь, Кравцов? — и, надевая на ходу

облупленный шлем, побежал впереди меня к капониру.

В тот день мой командир даже во время заправок не вылазил из «Ути», разве что за маленькой надобностью, и провез на отработку разных упражнений КУЛПа 15 курсантов. Трое из них к вечеру полностью закончили программу и убыли на фронт.

У всех нас, механиков, в то время машины не блистали здоровьем. Быстро устранять дефекты помогали нам полевые авиаремонтные мастерские (ПАРМ). Не могу не вспомнить добрым словом рядового пармовца Федю Зуган. Вот уж истинно был мастер на все руки. Он и клепальщик, и сварщик, и слесарь. Никто не видел, чтобы Федя отдыхал. Он, словно заводной, бегал с инструментальным ящичком от самолета к самолету по вызовам механиков и с великой любовью прикладывался ко всякой работе.

Еще рядовому пармовцу Лягуше (имени его не помню) хочется поклониться в эти дни. Лягуша прослыл среди нас мастером по дереву, потому что умел лучшим образом заживить самый безобразный перелом крыла и фюзеляжа. А по вечерам солдат, усаживаясь поближе к печке, чинил нам обувь…».

Отряд, в котором работал техником звена Дмитрий Александрович Брусовцев (теперь майор технической службы в отставке), командование, за неимением лучшего места, посадило на выгоне для скота, далеко за селом. Технический состав квартировал в будке колхозного сторожа, поскольку она находилась рядом.

Если в «сторожке» собирались все техники, они могли отдыхать только стоя. Стоя спать невозможно. Человеку нужно обязательно лечь и вытянуться во весь рост, хоть раз в неделю, иначе он упадет и не встанет.

Техникам находчивости не занимать. Зимой они построили себе хоромы в снегу, спрессованном сорокаградусными морозами, под боком у своих самолетов. Снеговые домики обогревали лампами «АПЛ-1», а входы завешивали старыми самолетными чехлами.

Отряд эксплуатировал истребители «ЯК-7». Моторы у них имели серьезный заводской дефект. После нескольких часов работы на редукторе, где сидел воздушный винт, появились трещины.

В один из морозных дней Брусовцеву пришлось заменить сразу два мотора. Два самолета в звене сразу были выключены из

плановой таблицы — механика Андреловича и Симакова. Старший техник бросил на помощь Симакову и Андреловичу свои людские резервы и придвинул к месту работ все имеющиеся в его распоряжении обогревательные приборы. Ртутный столбик показывал — 40. К вечеру он укоротился еще на 5 градусов. И все же к утру оба «ЯК-7б» с новыми моторами вышли на старт.

В то же самое время меняли моторы и в звене техника-лейтенанта Бориса Кротова. Ночью Кротов, сам промывая детали в бензине, сильно промочил куртку и побежал в снеговой домик погреться. Он так замерз, что забыл об элементарных мерах безопасности, обнял горевшую в снежном домике АПЛ — авиационную полярную лампу — и тут же занялся огнем.

Поблизости работали его подчиненные и Брусовцев со своими механиками. Они поймали ремонтника, метавшегося горящим по степи, свалили, втоптали в снег и только так и смогли погасить на нем пламя.

На лице и руках у Бориса Кротова остались сильные следы ожогов. Однако он лишь утром, когда все самолеты звена поднялись в воздух, отправился в санчасть за медицинской помощью.

О труде технического состава, эксплуатационниках, оружейниках, прибористах-девушках, о их героическом труде в войну, в глубоком тылу люди еще напишут книгу…

В сорок третьем году училище принял участник обороны Севастополя Герой Советского Союза полковник Николай Александрович Наумов. Его заместителем по политической части стал участник гражданской войны и боев с белофиннами генерал-майор Николай Васильевич Звягинцев.

Оба они старались внести дух новаторства в методику обучения летному мастерству. Оба поощряли, поддерживали полезную инициативу в практической работе инструкторов. За короткий срок училище дало фронту немало отлично подготовленных воздушных бойцов.

В том же сорок третьем году личный состав собрал средства на постройку торпедных катеров. В Государственный комитет обороны была отправлена следующая телеграмма:

> «Личный состав училища собрал и внес на строительство торпедных катеров 225 000 рублей наличными и 1 062 000 рублей облигациями Государственных займов. Сбор средств продолжается…».

В Борском, как и в Ейске, авиаторы занимались не только своими делами. Они помогали колхозам в проведении посевных и уборочных работ. Выступали на полевых станах с лекциями и

концертами художественной самодеятельности. Но, разумеется, забота о летных кадрах всегда оставалась главной их заботой. Здесь каждый человек до последних сил стоял на своем посту. А кончались силы — по-чкаловски на одном самолюбии продвигались к цели.

К сожалению, не все дожили до праздника Победы. О потерях на учебных аэродромах Ейского училища не сообщалось в сводках Совинформбюро. А потери были. Не один летчик училища навечно остался лежать в глинистом грунте, покрытом скудной растительностью, там, где и стоял насмерть по приказу Родины. О них ни в коем случае нельзя не вспомнить в день славного пятидесятилетия училища. Вечная память летчикам-морякам, погибшим в глубоком тылу, в степи при исполнении служебного долга. След и их труда есть в славе Ейского военного авиационного училища, и в делах его выпускников.

Падали обессилевшие в полете орлы, но росло молодое орлиное племя. И там, на фронте, уже все чаще стали уклоняться от встречи с воспитанниками «Ейского» воздушные «тузы» третьего рейха. Но это еще были, как говорится, цветики. Советские воины понимали: завоевание на фронте полного господства в воздухе зависит во многом и от их старания. Искали путь к тому, как еще выше поднять боевую гибкость и маневренность в бою. На основе опыта войны в 1943 году был переработан КУЛП. В программу подготовки истребителя теперь вводился сложный управляемый пилотаж, групповой воздушный бой в зоне и на маршруте. Отдельной задачей ставилось обучать патрулированию одиночным самолетом и, группой, сколачивать пару. «Пара» становилась основной тактической единицей современного воздушного боя. Кроме этого, в КУЛП вносились такие упражнения, как полеты по маршруту с посадкой на незнакомом аэродроме и полеты с ограниченных площадок. В то время курсантов впервые стали выпускать самостоятельно на боевом самолете без переходного «УТИ-4», сразу после учебного «УТ-2».

В селе Борском 25 июля 1943 года училище отметило свое 25-летие. Казалось, ну кто сейчас вспомнит о юбиляре. Обстановка на фронте снова обострилась. Оправившись после разгрома под Сталинградом, враг начал крупное наступление под Курском. И на ней теперь, на Курской дуге, было сосредоточено внимание всей Страны Советов.

Однако юбиляра не забыли. Пришло много приветственных писем. Поздравительные телеграммы прислали: Народный Комиссар Военно-Морского Флота СССР, Командование ВВС Северного и Краснознаменного Балтийского флотов. Поступили

также приветствия с фронта — от группы бывших работников и воспитанников училища.

Очень обрадовала личный состав телеграмма одного из первых красморлетов Н. П. Королева. Он командовал морской кузницей кадров в годы гражданской войны.

Н. П. Королев писал:

> «…с 1919 года по 1921 год я был начальником школы морских летчиков. Я приношу горячие, сердечные поздравления всему коллективу училища в этот торжественный день — день 25-летия его существования…».

Не забыл о дне рождения училища, о его заслугах перед Советской Родиной и Всесоюзный староста. За подписью Михаила Ивановича Калинина поступило сообщение:

> «…за выдающиеся успехи в подготовке кадров командного состава для ВВС и ВМФ и боевые заслуги перед Родиной. Указом Президиума Верховного Совета СССР — училище награждено орденом Ленина…».

Эта весть взволновала личный состав, подняла дух даже у тяжело больных, лежащих в лазарете. Состоялся скромный парад и большой митинг.

О награждении училища каким-то образом узнали на Балтике, в гвардейской авиационной дивизии, где весь летный состав состоял из выпускников «Ейской». Летчики-гвардейцы прислали и поздравления, и своеобразные отчеты родному училищу.

> «Товарищи офицеры, курсанты и матросы! — писали они. — Личный состав гвардейской истребительной дивизии шлет вам горячий привет и поздравляет с высокой наградой — орденом Ленина… Летчики нашей гвардейской дивизии за 25 месяцев Великой Отечественной войны сбили в воздушных боях и уничтожили на аэродромах противника 742 самолета; истребили свыше 17 000 фашистских солдат и офицеров; уничтожили свыше 1300 автомашин, автобусов и много другой военной техники.
>
> Военно-морское ордена Ленина авиационное училище пополняет наши ряды своими воспитанниками — летчиками-истребителями. В связи с этим обращаемся ко всем командирам и

политработникам с просьбой: чтобы наши удары по врагу были еще сильнее и ощутимее — готовьте летчиков еще более смелых, дерзких, физически выносливых и высоко дисциплинированных…».

Послание гвардейцев обсуждалось в подразделениях, на партийных и комсомольских собраниях. Курсанты обещали только отлично выполнять учебные задания. Постоянный состав заверял балтийцев, что выполнит их просьбу-наказ. И выполнили. В этом можно убедиться, если вспомнить действия советской авиации на всех фронтах Отечественной войны — с июля сорок третьего года и до самой Победы.

После Курской битвы советские победоносные армии перешли в решительное наступление по фронту протяженностью более 2000 километров. Уже встречали хлебом и солью бойцов-освободителей Днепр и Левобережная Украина. Вскоре была очищена от врага и Советская Кубань.

А уже 11 октября 1943 года Военно-морское ордена Ленина авиаучилище летчиков получило приказ вернуться на старое место дислокации — в Ейск. Третье по счету перебазирование длилось около трех месяцев.

# Здравствуй, Ейск!

…Когда на кубанском аэродроме приземлилась эскадрилья, вернувшаяся с берегов Волги, осеннее Азовское море уже засыпало. Но едва на высоком берегу, за границей аэродрома, появились прилетевшие летчики и, сняв шлемофоны, крикнули — «Здравствуй», как море вдруг, словно от сильного восточного ветра, заволновалось, отступило далеко-далеко от берега. И тут летчики увидели на белой песчаной отмели бескозырку с надписью на ленточке: «Военно-морское авиаучилище». Молоденький летчик жадно схватил эту драгоценную реликвию, спрятал на груди под комбинезоном, низко поклонился морю и заплакал…

Может, этого и не было. Но так говорят ейчане. Им нельзя не верить. Даже если этого и не было. Когда у людей становится легко на душе, они способны на хорошие, убедительные преувеличения. С большой радостью встречали ейчане орлиное племя, возвращающееся в родное гнездо.

Возвращались поэскадрильно. Такой порядок перебазирования диктовался обстоятельствами. Оккупанты превратили в руины военный городок: учебный корпус, ангары, подсобные и жилые постройки на аэродроме, клуб, вырубили в городке аллеи, замусорили парк. Все приходилось строить заново.

Первым перелетел отряд истребителей, которому вменялось в обязанность, помимо работы с курсантами, прикрытие аэроузла и морской базы Азовской военной флотилии. Она тоже возвращалась в свой порт. Прикрытие с воздуха вызывалось обстановкой. Фронт проходил под боком. Фашисты никак не хотели отдавать благодатный край и, надеясь вернуться, окопались в Крыму. Напрасно надеялись!

В мае 1944 года убыла на Дунай Азовская военная флотилия. На училище легла ответственность и за береговую оборону. На аэродроме находились в постоянной боевой готовности четыре звена истребителей с летчиками-инструкторами в кабинах. А на берегу дежурили пять батарей морской зенитной артиллерии. Обслуживали их курсанты.

Как-то училище посетил посланник английского короля капитан 2-го ранга мистер Гартвурд. Он прибыл в Советский Союз якобы для координации боевых действий флотов обоих государств. Ну и решил заодно ознакомиться с бытом училища морских летчиков, которое очень жаждал уничтожить Гитлер, да не смог.

К мистеру Гартвурду приставили вестовым расторопного Ф. Щербакова. Посланник английского короля, заметил Ф. Щербаков, почему-то лишь но ночам совершает экскурсионные прогулки. И еще он заметил: мистер проявляет повышенный интерес к объектам в гарнизоне, не имеющим никакого отношения к быту моряков. Береговой обороне и летчикам дежурных звеньев поступило дополнительное указание: «Союзникам — слава! Но глядеть за ними в оба». И все, что увидел посланник, совершая ночные прогулки, — это бдительность советских моряков.

Как ни трепали училище вихри войны, личный состав не терял флотскую осанку, своего места в строю и чувства ответственности за порученное дело. Крепкая воинская дисциплина и высокая бдительность не дали погибнуть училищу ни под бомбами, ни в трудных переездах. А связь моряков с населением тех мест, где им приходилось бросать якорь, и связь с фронтами, где служили их питомцы, помогали видеть дальше, глубже, быть более целеустремленными в совершенствовании боевого мастерства.

Связь с фронтами поддерживалась постоянно: письмами, через посыльных-стажеров, через людей залетных, проходивших переучивание в «Ейском». Сейчас только по письмам можно точно узнать, о чем же вели разговор тыловые летуны с боевыми орлами.

Приведем несколько этих писем.

Письмо летчику-инструктору Давыдову.

> «Многоуважаемый товарищ капитан! — писал Н. Жигулин. — Поздравляю Вас с высокой правительственной наградой и повышением по службе. Спасибо Вам за то, что научили меня летать и помогли стать сильным в воздухе. Я уже сделал десять боевых вылетов. Дрался с «фокками», в паре сбил «ХЕ-111» и«ФВ-190». Атаковал в море гитлеровский поплавковый самолет-разведчик «Арадо».
>
> Вы просили написать: чего недодает училище курсантам при обучении? Я уже сказал: вы готовите летчиков хороших. Но все же обратите внимание вот на что. В воздушном бою главное — осмотрительность. Приучайте курсантов больше и лучше видеть в воздухе. Чаще имитируйте атаки на посадке, на взлете, на кругу, в зонах, на маршруте. Приучайте летать при низкой облачности, в сильный ветер, в дождь. И еще, развивайте в курсантах чувство дружбы. Дружба летчиков — залог

их победы в бою…».

А вот пожелтевшее письмо с фронта летчику-инструктору Тюрину:

> «Господство в воздухе сейчас принадлежит нам. Конечно, надеяться на слабость противника нельзя. Враг еще силен и техники у него много. Но фашистские летчики уже вступают в бой с нами неохотно, хитрят — любят ловить оторвавшихся от строя. Основная задача молодого летчика — держаться в строю при всех эволюциях ведущего и защищать его хвост. На это обращайте большое внимание при обучении.
>
> …В наш Краснознаменный гвардейский полк на днях прибыли молодые летчики из «Ейского» и рассказывали о вашей работе. Поздравляю вас с успехом в летном обучении. От всей души благодарю за труды, затраченные на мое учение.
>
> Крепко жму вашу учительскую руку. С пламенным приветом, Латин».

Весточки с фронта считались бесспорной оценкой работы училища. Кроме того, они не позволяли застаиваться мыслям и придавали смелость в поисках лучшей методики обучения. Письма воспитанников являлись и высшей наградой тем, кому они адресовывались.

После отмены боевого дежурства на аэродроме жизнь училища полностью вошла в русло, каким оно шло до июня сорок первого года. С той лишь разницей, что теперь курсанты, матросы в свободное от полетов время опять складывали по кирпичику здания под штаб, УЛО, под кубрики. Складывать — не разрушать. Дело спорилось, но медленно двигалось. Кирпичи выжигались в недостаточном количестве. Зато винты самолетов и люди крутились в полную мощность безостановочно. Враг еще не сдавался. Его нужно было силой, большой неослабевающей силой, нашей мощью поставить на колени.

В марте 1945 года XIII партийная конференция училища подвела итоги работы большого отряда коммунистов за период войны. На что сразу же обратили внимание делегаты? На рост партийных рядов. Так, за пять лет, прошедших с момента созыва XII конференции, партийная организация приняла в члены ВКП(б) 814 человек, кандидатами в члены партии — 980, в том числе — начальника училища Героя Советского Союза Н. А. Наумова и начальника штаба училища полковника Б. С. Козлова.

XIII партконференция проходила два дня. Вот они, итоги, в

пересказе по протокольной записи. Коммунисты стояли на всех главных направлениях борьбы за высококачественную подготовку летных кадров для фронта. Они не подвели командование, оправдали надежды, которые возлагали на них Коммунистическая партия и Советское правительство, всегда и во всем служили примером беспартийным. Конференция по достоинству оценила трудовой вклад в подготовку летчиков всех служб училища, словом, подвела итоги многолетней работы коллектива и определила основные задачи, которые предстояло решать училищу.

Война ежедневно ставила проблемы, которые приходилось решать зачастую на ходу и по возможности безошибочно. Ошибок и в тылу не прощали.

Громадного напряжения сил, ума, воли, а также правильного выбора направления, скорости движения требовало перебазирование на новое место. Все ему отдано было личным составом. Ведь оно было произведено трижды. Это много, если учесть, что с училища никогда, ни при каких обстоятельствах не снимался план подготовки летчиков. Где бы и в каких условиях ни находился личный состав, он, помимо своего основного занятия, еще занимался формированием частей ВВС для фронта, укомплектовывал их самолетами, оружием, отбирал и направлял людей в полки, морской пехоты, в школы первоначального летного обучения.

За четыре года войны училище подготовило столько летчиков, сколько за десять довоенных лет. За это же время было сколочено восемь боевых авиационных дивизий из летчиков, прибывших из запаса и на переподготовку. За четыре года войны училище оторвало от себя и послало на усиление частей морской пехоты, парашютно-десантных войск 400 самолетов, 360 летчиков, 400 курсантов и краснофлотцев.

Боевые вылеты инструкторов на прикрытие аэроузла и промышленных объектов в местах, где дислоцировалось училище, вовсе не носили случайный характер. Они производились чаще всего по приказу фронтового командования. Инструкторы сделали 476 боевых вылетов по вызову и 350 на различных фронтах в период прохождения боевой стажировки. Они подготовили для фронта сотни прекрасных истребителей. Многие инструкторы, командиры звеньев, отрядов, эскадрилий за мужество в воздушных боях с противником и высокую боевую выучку своих питомцев-курсантов были, награждены боевыми орденами и медалями.

Незаметная со стороны работа состава технического обслуживания за годы войны вынесла на себе все капризы

материальной части и недоработки конструкторов. Технический состав ни днем, ни ночью не знал отдыха.

Тысячи машин и тысячи людей получили от работников тыла училища нужное довольствие и помощь. Авиамастерские за войну отремонтировали 1344 самолета, 1350 моторов, 3000 пушек и пулеметов. Только за 1941—1942 годы по заказу фронтов смонтировали на самолетах 409 ракетных установок. За три перебазирования тыл подал, загрузил и разгрузил в конечных пунктах 47 железнодорожных эшелонов (2900 вагонов). Через руки работников службы тыла училища прошло 300 000 тонн различных грузов, нужных людям и технике. За четыре года войны училище послало в боевые части 1997 лучших своих коммунистов, 748 кандидатов в члены партии и 6167 комсомольцев.

Партия и правительство высоко оценили работу училища. За образцовую подготовку летчиков 400 моряков из числа постоянного состава были награждены орденами и медалями. Большая группа комсомольцев получила грамоты ЦК ВЛКСМ, Куйбышевского обкома и Краснодарского крайкома ВЛКСМ.

Испытания, выпавшие на долю первой советской школы морской авиации в период Великой Отечественной войны, закалили ее воспитателей и воспитанников, подняли ее славу на небывалую высоту. В годы суровых испытаний окрепли ее крылья, которые родились в Петрограде на заре Октября.

В народе говорят: моряка видно по походке. У выпускников Ейского авиаучилища в Отечественную воину походка была особенно приметная.

# ЗОЛОТЫЕ ЗВЕЗДЫ УЧИЛИЩА

**Родина! Пока наши руки держат штурвал самолета, пока глаза видят землю, пока в жилах течет кровь, мы будем истреблять фашистов, не зная страха, не ведая жалости, презирая смерть.**

***(С плаката военных лет).***

В Великой Отечественной войне морская авиация бесстрашно решала боевые задачи, поставленные Верховным Главнокомандованием перед Военно-Морским Флотом. Более 240 морских летчиков удостоены звания Героя Советского Союза. 213 из них — воспитанники Ейского училища. Если даже кратко рассказать о всех Золотых Звездах первой советской школы морлетов, то и тогда получится книга свыше 200 страниц. Пусть простят нам живые и мертвые, что не всех назовем в книге-памятнике. Пусть простят!

# Истребитель истребителей

Август 1941 года. На границе фронтового аэродрома, возле блиндажа, где размещался командный пункт истребительного полка, стояла в тени деревьев группа молодых летчиков — все в новых хлопчатобумажных костюмах и в хромовых сапогах со скрипом. С молодыми летчиками поучительно разговаривал пожилой подполковник авиации.

Вскоре к командному пункту быстрым твердым шагом подошел невысокого роста летчик в капитанском звании. На нем был кожаный шлем, из-под которого виднелся шелковый подшлемник, резко оттенявший загорелое лицо.

— Товарищ командир полка! Задание выполнено. Фашистский самолет сбит, — доложил капитан.

— Хорошо, Кузнецов! — Подполковник указал на молодых летчиков и представил их: — Пополнение в вашу эскадрилью. Прямо из школы.

Услышав фамилию своего нового командира, новички переглянулись. Еще в пути на фронт они из газет узнали о боевых делах этого смелого человека. Никто из них, конечно, и не предполагал, что буквально через несколько дней будет летать с геройским капитаном Кузнецовым на боевое задание.

Но случилось именно так. На выполнение первого боевого задания Кузнецов повел сам новичков. Сопровождали они группу бомбардировщиков.

Налет на вражеский аэродром прошел успешно. Уже возвращались, пересекали линию фронта, когда зоркий глаз командира увидел в небе движущуюся точку — «Мессершмитт-109». Маскируясь на солнце, фашистский истребитель намеревался пристроиться в хвост.

Капитан Кузнецов предупредил по радио ведомых:

— Позади, внизу, противник. Иду в атаку. Остальным усилить наблюдение за воздухом.

Кузнецов сделал крутой разворот, пошел на сближение с «Мессером». На встречном курсе он первой же длинной очередью трассирующих снарядов зажег вражеский самолет.

Летчики-новички восхищались стремительностью и точностью атаки командира. Это был для них и первый боевой урок, и подтверждение того, что «Мессеры» горят хорошо и совсем не страшны. Только их нужно вовремя обнаружить и умело атаковать. Михаил Васильевич учил подчиненных личным примером мужества в бою и летного мастерства.

**Дважды Герой Советского Союза Михаил Васильевич Кузнецов.**

Летом 1943 года гитлеровская пропаганда распустила слух о необыкновенных качествах их нового самолета «Фокке-Вульф-190». Чтобы проверить эту версию, совет-скос командование решило взять «воздушного языка». Выполнение этой трудной задачи возложили на подразделение капитана Кузнецова.

Дело было в районе Красного Лимана, в период фронтового затишья. За «воздушным языком» отправилась четверка «Яковлевых». Командовал ею бывалый летчик лейтенант Семейко.

— Приведите нам «Фокке» целехонького, без единой царапинки, — напутствовал Кузнецов лейтенанта.

Звено Семейко встретилось с парой «Фокке-Вульфов-190» в районе Купянска. Один был сбит в первой же атаке. Второй «Фокке» наши летчики зажали в «клещи» и под страхом расстрела погнали на свой аэродром.

На немецкой машине оказался фашистский ас — летчик-испытатель с авиационного завода. Он недавно прибыл из Германии инструктировать своих летчиков, как надо воевать на «ФВ-190». Летчики кузнецовской выучки сорвали инструктаж и доказали фашистам, что и новый «Фокке» для «Яков» не страшен.

…Однажды под вечер Кузнецов полетел во главе шестерки

«Яковлевых» на «свободную охоту» и увидел на фоне багрового заката сорок немецких бомбардировщиков, которые шли под прикрытием «Фокке». «Многовато. Почти по десятку на брата», — подумал он. И тут же принял решение: внезапно атаковать прикрытие, сбить ведущего, а затем действовать по обстановке.

Стремительной атакой шестерка «Яковлевых» расстроила боевой порядок «Фокке-Вульфов». Врезавшись в рой бомбардировщиков, наши истребители уничтожили семь машин. Кузнецов умел побеждать малыми силами. Он учил этому и подчиненных ему летчиков. К концу войны из части, которой командовал на фронте Михаил Васильевич Кузнецов, вышло 12 Героев Советского Союза.

Сам он за войну сделал 345 боевых вылетов, провел 72 воздушных боя, лично сбил 22 самолета, 6 — в группе. Кузнецов дважды награжден Золотой Звездой Героя.

# Шахтер и небо

В 1932 году четырнадцатилетнему Алексею Мазуренко стало тесно на родном хуторе и он отправляется бродить по стране, искать лучшей жизни. Нашел Алексей ее, лучшую жизнь, в городе Шахты в угольной шахте. Когда научился владеть врубовой машиной, его назначили помощником мастера.

Однажды в погожий, солнечный день лежал молодой шахтер Мазуренко на крыше своего дома, загорал и глядел в небо. И вдруг увидел над собой диковинную штуку — большую рокочущую птицу.

«Самолет!» — догадался он и вскочил, счастливый тем, что увидел своими глазами самолет впервые не на картинке, а над головой. И работа в шахте сразу стала для Алексея не самой лучшей. Его потянуло рубить крыльями хмары. В городе Шахты он поступил учиться в аэроклуб. Восемь часов работал в шахте, а потом — на аэродроме аэроклуба.

Закончив успешно аэроклуб, Мазуренко сделал попытку поступить в Ворошиловградское авиационное училище — не приняли, общеобразовательной подготовки не хватало. Помог ему военкомат стать военным летчиком. Он послал Алексея учиться в Ейскую морскую летную школу… Море и самолеты! Лучшей жизни больше и не искал хуторской парень. В декабре 1940 года Алексей Мазуренко закончил училище и был послан служить на Балтику. Здесь он и вступил в первый бой с фашистами.

**Дважды Герой Советского Союза Алексей Ефимович Мазуренко.**

В полку, куда прибыл Мазуренко, служили уже известные на Балтике летчики Челноков и Преображенский. Они сразу же заметили летный талант молодого Мазуренко и охотно стали его первыми боевыми наставниками.

Тридцать рейдов, смелых, дерзких, сквозь огонь вражеских зениток и рой истребителей, сделал в тыл врага на бомбардировщике бывший шахтер. Затем он пересел на новый самолет-штурмовик, — на самолет «Черная смерть», как прозвали сами фашисты, на живучий и вездесущий «ИЛ-2».

Защищая город Ленина, Мазуренко только на «Ильюшиных» сделал 279 боевых вылетов, уничтожил более 10 самолетов, потопил лично 20 и в группе — 30 кораблей и транспортов противника.

Зимой 1942 года, выполняя боевую задачу у Волхова, Мазуренко в паре с Корбуковым за один вылет уничтожил 6 танков, 10 автомашин, 450 немецких солдат и офицеров.

Был Мазуренко уже капитаном, командиром звена, когда его в июле 1942 года откомандировали на курсы усовершенствования. Там Мазуренко узнал, что ему присвоено звание Героя Советского Союза. После курсов он получил назначение на должность инспектора Военно-Воздушных Сил

флота. И жизнь его стала еще богаче, полней, интересней.

Теперь было в его власти воевать и на Севере, и на Черноморском флоте, и на Балтике. Воевать самому и учить других бить врага наверняка. На Севере Мазуренко «в порядке учебы» потопил два немецких транспорта лично и девять — совместно с группой молодых летчиков, которым давал вывозные на поле боя и показывал, как нужно бить врага…

В дни прорыва блокады Ленинграда Мазуренко поручили командовать гвардейским штурмовым полком. Летчики его подразделений сделали три тысячи боевых вылетов. Мазуренко сутками не уходил со старта и часто сам водил эскадрильи на выполнение боевых заданий. В ноябре 1944 года он был удостоен второй Золотой Звезды.

Командование предоставило Алексею Ефимовичу краткосрочный отпуск. Поехал он отдыхать в Кировоградскую область, на хутор, где прошло детство. До станции Долинская добирался поездом, потом — в телеге. Старик, возница, что подобрал служивого, шагавшего от станции по разбитой дороге, в пути завел разговор:

— Немца живого приходилось видеть, служивый?

— Приходилось.

— Полушубок на тебе добрый. Я на летчиках видел. Может, ты летчик?

— Да. Морской летчик.

— Может, и сбивать немца приходилось?

— Приходилось.

— Награды есть?

— Немного.

— А Героя Советского Союза видел?

— Видел.

— Интересно бы на Звезду поглядеть. Говорят — золотая…

— Смотри, старик…

Мазуренко распахнул «полушубок». Возница вскочил, остановил лошадей и, пока Алексей Ефимович не сел на его место, на солому, покрытую цветной рядниной, не сдвинулся с места.

После войны дважды Герой Советского Союза А. Мазуренко окончил Ленинградскую Военно-морскую академию. Сейчас он свой богатый боевой опыт передает необстрелянным летчикам, совершенствует их летное мастерство.

# …И на одном моторе

Еще в борьбе с белофиннами Василий Иванович Раков отважно сражался за Родину. Тогда он был удостоен звания Героя Советского Союза.

В годы Отечественной войны бесстрашный ас совершил 170 боевых вылетов на бомбежку различных военных объектов в тылу противника. Разрушил два железнодорожных моста, потопил 12 вражеских кораблей.

Летом 1944 года Василий Иванович принял полк пикирующих бомбардировщиков. В короткий срок он подготовил к боевым действиям 17 молодых экипажей и сам водил их на выполнение ответственных заданий.

**Дважды Герой Советского Союза Василий Иванович Раков.**

Однажды при бомбардировке военно-морской базы противника на командирском самолете зенитным снарядом заглушило мотор. Раков, ослепленный взрывом, потерял ориентировку и проскочил цель. И мог бы к ней не возвращаться на контуженом, ставшем непослушным самолете. Однако

командир вернулся, применив для разворота с одним мотором, а затем и для выдерживания прямой на боевом курсе всю свою волю, все свое мастерство.

Командир знал: за ним следят молодые экипажи. Он вернулся, точно накрыл цель бомбами, на одном моторе набрал высоту, пробил облака и благополучно сел на своем аэродроме.

За личный героизм, мужество и отвагу, проявленные при бомбардировании военно-морской базы противника, умелое руководство полком пикировщиков в июле 1944 года Василий Иванович Раков был награжден второй медалью Золотая Звезда.

# Бесстрашный Нельсон

В июле 1943 года редакцию училищной газеты «Летчик» посетил Герой Советского Союза гвардии капитан Нельсон Георгиевич Степанян. Грудь его украшали Золотая Звезда, два ордена Ленина, два ордена Красного Знамени, медали «За оборону Ленинграда» и «Оборону Одессы».

Тогда Степаняну было 29 лет. Из них 10 лет он посвятил авиации. Голубой значок, который ему выдали за 300 тысяч безаварийного налета, свидетельствовал, что Степанян до войны был отличным пилотом гражданского воздушного флота. Ранее Нельсон Георгиевич несколько раз приезжал в училище осваивать новую боевую материальную часть. Это ему многое дало. Не случайно однажды летчик заметил: «В Военно-морском авиационном училище я получил настоящую закалку к боям».

**Дважды Герой Советского Союза Нельсон Георгиевич Степанян.**

Вот страницы из боевой жизни Нельсона Георгиевича, написанные им самим для газеты училища.

«…Я, прибыв на фронт, увидел много воспитанников Военно-морского авиационного училища. Они дружелюбно встретили меня, хвалили мой новый самолет, с которым я явился в часть. Помню, Потапов сказал:

— Хорошая машина. Где же такую взял?

Я сказал, что этот самолет — дар рабочего класса. Его мне передала девушка по имени Тася на одном из заводов.

12 июля 1941 года Тасин самолет должен был выдержать первое боевое испытание, а вместе с ним — и я. С летчиками Потаповым, Клименко, Бахмутовым и Фединым мы полетели на штурмовку одного из аэродромов противника под К. Самолетов на том аэродроме не оказалось. Командир группы принял решение штурмовать танковые колонны немцев и наземные войска. Почти 10 минут мы шли над линией фронта, под ураганным огнем зенитной артиллерии.

Впервые я видел черные клубы разрывов зениток и огневые трассы от автоматов. Впереди меня были товарищи. Самолеты их уклоняло влево, вправо, вверх, вниз. Мы точно плясали в воздухе.

Я шел прямо. И мой самолет получил десятки пулевых пробоин. Снарядом зенитки повредило часть левой плоскости. Но все это не помешало мне и товарищам моим выполнять задание. Я отчетливо вижу под собой батарею. Бросаю бомбы. Боюсь — вдруг не попаду.

Взрыв… Батарея сравнялась с землей. Теперь начинаю бить из пулеметов и пушек. Нажимаю гашетку. Первая трасса ложится впереди танковой колонны. Исправляю ошибку — и снаряды ложатся точно по цели.

В тот раз мы уничтожили 20 танков, одну зенитную батарею, около 60 мотоциклистов и более 200 фрицев. Бой показал замечательную смелость, стойкость и выдержку летчиков Потапова, Клименко, Бахмутова и Федина.

…На войне бывает так: кто воюет хорошо, с тем и дружишь. Каким бы хорошим человеком ни был на земле, но если в воздухе, в бою он трус, — ты не будешь уважать его. Война научила познавать друг друга в боях, в тяжелых испытаниях. С Потаповым, Карасевым, Челноковым, Багировым, Васильевым, Цоколаевым мы стали самыми задушевными друзьями.

Помню, как-то я, Челноков и еще несколько летчиков пошли на штурмовку крупнейших немецких складов под Т. С этих складов осуществлялось боевое и продовольственное обеспечение немецких войск на большом участке фронта.

Находился я в строю последним. Смотрю, зенитные автоматы пристрелялись по хвостам самолетов Челнокова и Карелова; еще один-два выстрела, и немцы собьют друзей… Вырвавшись вперед, я дал несколько очередей по немецкой батарее. Мгновенье, и она взлетела в воздух. Челноков и Карелов спасены. Но мой самолет получил два прямых попадания — одно в фюзеляж, другое в центроплан. Выпала одна нога шасси, — тросы перебиты. Рули глубины выведены из строя. Самолет почти не управляем. Теряя высоту, я все же тяну к своему аэродрому. Челноков, сбросив бомбы и отстрелявшись, стал кружить надо мной. Перед самым аэродромом мотор заглох. Высмотрев подходящую площадку, я благополучно посадил машину. Цоколаев, Багиров и Васильев не были штурмовиками. Но они тоже беспрерывно кружились надо мной, охраняя от нападения немецких самолетов.

Как помогали нам, штурмовикам, истребители? Приведу один пример.

Это было в те дни, когда под Ленинградом готовились операции, впоследствии обеспечившие прорыв блокады города. Наши наземные войска получили задачу форсировать Неву, а мы — прикрывать войска с воздуха. Для этого «ИЛовцам» следовало 25 минут находиться над линией фронта, ведя беспрерывный обстрел немецких войск. Каждому планировалось 4 захода по цели. «ИЛов» прикрывали 12 истребителей. «Мессершмиттов» же пришло 18. Однако 12 не дали 18 «Мессерам» помешать работе «ИЛов», «ИЛы» сделали больше чем по четыре захода, продержавшись в воздухе 35 минут, отлично выполнили боевую задачу.

…Штурмуя немецкий аэродром в К., мы уничтожили и подожгли 28 немецких самолетов. Аэродром пылал в огне. Товарищи уже повернули домой. Делая третий заход, я вдруг увидел у самой опушки леса еще три немецких самолета.

«Что делать?..» Товарищи мои уже ушли. Но надо мною кружатся два «Ястребка». Знаю, что один из них —

Багиров, а это значит, что я могу действовать смело. Багиров сумеет меня защитить. Уцелевшие немецкие зенитки ожесточенно бьют по мне. Маневрируя в огне, разворачиваюсь так, что оставшиеся немецкие самолеты приходятся как раз по линии прицельного огня моих пулеметов и пушек, а сам снижаюсь в направлении посадочных знаков… Немцы, решив, что я хочу сесть на их аэродром, перестали стрелять. Они даже ждут меня. А я, пронесшись над посадочной, всадил заряд пулеметов в один из самолетов, стоявших у опушки леса, и под прикрытием Багирова вернулся на свой аэродром…»

Красивым человеком был Нельсон Григорьевич Степанян. Чертовски красивый и в жизни, и в бою. За три года Великой Отечественной войны он совершил свыше 250 боевых вылетов, лично потопил 13 кораблей и транспортов противника, уничтожил много гитлеровских солдат и офицеров, самолетов, танков, артиллерийских орудий, автомашин. За три года войны он вырос от младшего лейтенанта до подполковника.

В октябре сорок второго Н. Г. Степаняну присвоили звание Героя Советского Союза. В 1944 году Степанян командовал штурмовым авиационным полком, участвовал в разгроме оккупантов в Крыму и на Ленинградском фронте. За отличное выполнение боевых заданий полк получил наименование «Феодосийский» и был награжден орденом Красного Знамени. В боях с врагом Степанян проявил исключительную стойкость и отвагу… Во время атаки вражеского транспорта самолет Степапяна был сильно поврежден: зенитным снарядом оторвало элерон и часть стабилизатора. Но Степанян не вышел из боя, пока не потопил транспорт. В марте 1945 года он был награжден второй Золотой Звездой — посмертно…

В декабре сорок четвертого года на Балтике ведомая подполковником Степаняном группа морских летчиков-штурмовиков встретилась с 30 фашистскими истребителями. Став в оборонительный круг, моряки сбили десять вражеских машин. Но победа не обрадовала моряков. В том неравном воздушном бою они потеряли Нельсона — своего беспредельно храброго командира.

В Ереване установлен памятник дважды Герою Советского Союза подполковнику Степаняну Нельсону Георгиевичу. В памяти народной его мужественный образ сохранится навсегда.

# Грозный буревестник

Как Николай Васильевич Челноков стал летчиком, уже рассказывалось. Профессия авиатора требует от человека огромного мужества, точного расчета, умения в критические минуты смело глядеть в глаза опасности. Таким помнят Николая Васильевича Челнокова на Балтийском и Черном морях. В 1939 году, во время войны с белофиннами, его тяжелый бомбардировщик появлялся над Турку и над Коявисто, над побережьем Ботнического залива.

Зима 1940 года. На заливе от стужи трещал лед. Штормовой ветер сбивал с ног техников, готовящих самолеты к вылету. Пальцы примерзали к металлу. В такую погоду эскадрилья вылетала бомбить укрепления белофиннов.

Над целью на машине Челнокова сдали моторы. Кажется, бессмысленным было продолжать полет, но Челноков все-таки решил выполнить задание, а потом уже помышлять о своем спасении. Когда бомбы были сброшены на цель, летчик развернул машину и сумел искусно спланировать на свою территорию.

В то время Челноков только расправлял свои крылья. Настоящая боевая работа началась для него в 1941 году, когда гитлеровские полчища вероломно напали на нашу Родину.

**Дважды Герой Советского Союза Николай Васильевич Челноков.**

Через несколько дней после начала Отечественной войны Челноков повел свою эскадрилью дальних бомбардировщиков громить противника. Истребители и зенитный огонь врага преграждали путь нашим балтийцам. Но Челноков вывел эскадрилью на цель и уничтожил десять танков, четырнадцать фургонов с солдатами противника.

Осенью 1941 года эскадрилью Челнокова послали за новыми самолетами-штурмовиками Ильюшина. Получив их, она должна была перегнать самолеты на Южный фронт. Но уже в пути был дан другой приказ — повернуть, к Днепру и ударить по фашистам в районе Кременчуга.

Удар был нанесен успешно. И это определило в дальнейшем военную судьбу Николая Васильевича. Он перешел с бомбардировщика на «ИЛ-2».

Штурмовая эскадрилья Челнокова действовала на Ленинградском фронте, под Тихвином, Волховстроем, над Финским заливом… За первые девять месяцев войны Николай Челноков успел уничтожить одних только танков сорок семь штук. Он бил врага под Саблино, в Тосно, Луге, Гатчине, Нарве, Таллине, Выборге. Затем его перебросили на Черное море. Здесь Челноков подготовил группу ночников-охотников и с ними топил вражеские суда.

Летчики Челнокова дрались за Новороссийск, Керчь, Феодосию, Севастополь. Они потопили свыше ста вражеских кораблей разного типа.

Гвардейский полк Челнокова получил наименование «Феодосийский». В его подразделениях воспитаны славные пилоты Герои Советского Союза И. Благодаров, Б. Казаков, Г. Пысин, Я. Гургенидзе, Л. Кузнецов. Николай Васильевич лично учил их драться и побеждать.

Когда на Черное море пришло мирное затишье, Николай Васильевич снова вернулся на Балтику. Он участвовал в разгроме оборонительных рубежей гитлеровцев в Норвегии, наносил удары в порту Таллин. В приказе, посвященном освобождению нашими войсками столицы советской Эстонии — Таллина, Верховный Главнокомандующий отметил и большую работу летчика Челнокова. Он дважды награжден Золотой Звездой Героя Советского Союза.

За время Великой Отечественной войны Николай Васильевич совершил 227 успешных боевых вылетов на штурмовку. На все ответственные задания он водил свой полк сам. Ныне

Н. В. Челноков — генерал-майор авиации в отставке.

# Боец-универсал

Герой Советского Союза Владимир Федорович Абрамов летчик-истребитель. А итог его боевой работы на Балтике следующий: 559 боевых вылетов, 20 сбитых самолетов противника, 94 сопровождения штурмовиков и бомбардировщиков на сухопутном и морском участках фронта, 135 вылетов на разведку коммуникаций, 40 — на прикрытие важных военных объектов, 89 ударов по войскам и огневым точкам противника.

Однажды Абрамова атаковали шесть «Фокке-Вульфов». Он принял неравный бой и выиграл его. Абрамов в лоб пошел на ведущий немецкий самолет. 300… 200… 50 метров. Нервы у фашиста не выдержали. Он вильнул в сторону, показав на миг Абрамову брюхо своего самолета. Этого момента и ждал Владимир, рука которого лежала на пулеметной гашетке. Следом за ведущим второй немецкий самолет, прошитый из пулемета Абрамовым, загорелся и упал в море.

# Сын народа

В первые дни войны поступило сообщение о том, что воспитанник училища Алексей Касьянович Антоненко первым на Балтике сбил фашистский самолет, открыв этим славный боевой счет морской авиации. Имена героических защитников Ханко, в том числе летчиков А. К. Антоненко, П. А. Бринько, не сходили с уст советских людей…

Это было почти за год до вероломного нападения гитлеровской Германии на нашу страну. В теплый, тихий июньский вечер у командного пункта сидел капитан Антоненко с группой летчиков и беседовал о минувшем дне. В этот день с утра до позднего вечера проводились учения по воздушной стрельбе. И каждый раз самолет-буксировщик сбрасывал конус, густо изрешеченный пулеметными очередями. Как обычно, лучше всех стрелял капитан Антоненко.

Стройный, статный, со смуглым лицом и юными глазами, он сидел на скамейке, палочкой на песке выводил силуэты самолетов и говорил:

— Успех воздушной стрельбы решается несколькими простыми истинами… На мой взгляд, следует открывать огонь по самолету противника с предельно короткой дистанции. Длинные очереди с больших дистанций в воздушном бою не дадут никаких результатов. Ясно, что стрельба должна быть прицельной. Стрельбы по трассе «навскидку» очень редко бывают удачными. Иное дело, когда цель — точно в прицел… — Антоненко задумался на мгновение. А потом, изобразив на песке схему заходов в атаку, добавил: — Наконец, последние два обстоятельства, решающие успех стрельбы, — внезапность нападения и поражение наиболее уязвимых мест у вражеских самолетов…

Молодые летчики чутко прислушивались к словам Антоненко. Звучали в то время они как откровение и говорили о ясном уме, об отличном знании теории, большой авиационной культуре будущего прославленного героя.

Началась война. Алексей Антоненко показал на практике, как нужно применять высказанные им год назад приемы воздушного боя. С близкой дистанции и короткой меткой очередью он сбил немецкий самолет в балтийском небе.

Алексей Антоненко родился в 1911 году. Отец его погиб в гражданскую войну, мать умерла, и он долго беспризорничал, пока не был принят в детский дом. Там он воспитывался и учился. С 15 лет он начал работать на станции Дно слесарем

депо, а потом помощником паровозного машиниста. Здесь же вступил в комсомол. Ему хотелось быть летчиком.

Три года он добивался назначения в летную школу. И когда его направили туда, он показал отличные успехи. После окончания школы больше шести лет Антоненко передавал свой опыт курсантам-летчикам. Многие его ученики прославились и награждены орденами Советского Союза. На всех соревнованиях Антоненко всегда показывал высокие образцы летного искусства. Он летал днем и ночью, в любую погоду.

Антоненко был прекрасным учителем. В 1938 году его назначили на Балтику. С первых дней на новой службе он изумлял всех своим летным мастерством. Командующий ВВС присутствовал на аэродроме, когда Антоненко испытывал новый тип самолета.

— Вот это летчик! Смотрите, как красиво идет он на посадку, — сказал командующий.

Антоненко — участник трех войн. На Дальнем Востоке он принимал участие в боях, где с обеих сторон было больше четырехсот самолетов. Как в финскую, так и в Великую Отечественную войну первый фашистский самолет на Балтике был сбит Алексеем Антоненко.

Броня и мощное вооружение не спасли врага, когда советский богатырь атаковал его. Он знал уязвимые места «Ю-88», знал характер огня его пулеметов. Сначала Антоненко выводил из строя фашистских стрелков, а затем пулеметным огнем зажигал самолет врага.

— Алексей в воздухе перехитрит самого черта. Он может в воздухе стрелять, как в тире: сначала снимет голову стрелку-радисту, а потом — пилоту, — говорили летчики.

Обороняя Ханко, Антоненко вместе с Героем Советского Союза Бринько круглые сутки дежурил на аэродроме. По нескольку раз в день, в любую погоду Антоненко и Бринько поднимались в воздух.

Однажды утром над Ханко на высоте ста метров появился бомбардировщик «Ю-88». Антоненко и Бринько встретили его. Всего восемь патронов истратил Антоненко и одиннадцать — Бринько. Фашистский самолет загорелся и врезался в землю. Воздушный бой продолжался одну минуту.

Вспомнив бои над Ханко, Антоненко рассказывал, как он дрался с двумя вражескими истребителями, которые хотели взять его в клещи, атакуя справа и слева. По крыльям и фюзеляжу «ястребка» щелкали пули. Но, виртуозно маневрируя, Антоненко вывел машину из-под обстрела и напал сам: из атакуемого он превратился в атакующего. Оба фашиста стали уходить к своим

базам. Одного из них Антоненко все-таки нагнал и поджег. Кувыркаясь, вражеский самолет упал в воды Балтики.

Слава о бесстрашном герое гремела по всей стране. Как-то помогая товарищу в одном бою, Антоненко вынужден был отстать от группы балтийцев. В этот момент на его машину напало 20 самолетов врага. Перейдя в пике, метким огнем он расстроил строй вражеских самолетов и, не дав противнику опомниться, ушел невредимым.

За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом и проявленные при этом отвагу и геройство Алексею Касьяновичу Антоненко присвоено звание Героя Советского Союза. Эта высшая награда страны была оценкой беззаветной преданности воина-коммуниста своему народу, партии, которая вырастила, выпестовала и закалила народного героя. Алексей Касьянович лично сбил 16 фашистских самолетов. Совместно с Героем Советского Союза Бринько он возродил боевой порядок истребителей «пара» и прием «воздушной охоты» над морем.

# Алим Байсултанов

На фронте, возвращаясь с боевого задания, узнал летчик-истребитель капитан Байсултанов, что его родной аул, у подножия Эльбруса, осквернили фашисты и надругались над его невестой: выкололи девушке глаза, вырвали косы. Никто из товарищей не заметил слез на глазах Алима. Но все видели, как он расправлялся с фашистами в бою…

Их шло 25 — бомбить наши боевые объекты. Алим был шестым в группе «ястребков», а точнее командиром шести советских истребителей, выигравших неравный воздушный бой. Он напал первым и в упор расстрелял «Юнкерс-88». Гвардии капитана Байсултанова прикрывал старший лейтенант Кузнецов. Они вместе кружились в самой гуще воздушной спирали. Бомбардировщиков прикрывали «Мессера». «Мессершмитты» тоже обратились в бегство, когда из фашистской стаи вывалился девятый. Шестеро советских летчиков во главе с Байсултановым сбили девять фашистских самолетов.

Сотни боевых вылетов сделал гвардии капитан Байсултанов. Провел успешно десятки воздушных боев. Он сполна отомстил врагу за его коварство, жестокость, за горе родного аула, за смерть невесты и погиб, как герой. Навечно вошли в летопись Краснознаменной Балтики подвиги Алима Байсултанова. Звание Героя Советского Союза присвоено ему посмертно.

# Цена секунды

Над Ханко, над Даго, над Таллином, у ворот города Ленина нашли свой конец пятнадцать вражеских самолетов, сбитых Героем Советского Союза истребителем Петром Антоновичем Бринько. Один из сбитых самолетов был установлен на центральной площади Таллина. Тысячи балтийцев видели эту машину…

Прилетев в Таллин ремонтировать самолет, Бринько поставил его на стоянку. Вдруг он услышал гул вражеских моторов. Молниеносно поднялся в воздух и сбил фашистский бомбардировщик на глазах многочисленной толпы. Один из фашистских летчиков разбился вместе с «Юнкерсом», трое выбросились на парашютах. Их взяли в плен. Это были опытные фашистские летчики, бомбившие города Англии и Франции.

Главное — быстрота взлета. Бринько всегда помнил об этом. На взлете бьют. И Бринько говорил товарищам:

— Если ты взлетишь на секунду раньше — погибнет враг. Если задержишься на секунду — погибнешь сам…

Бринько — украинец, шахтер, работал электромонтером, учился на рабфаке в Запорожье. Потом был зачислен на военную службу. Служил в истребительной авиации на Дальнем Востоке. В 1940 году он уже дрался с белофиннами и здесь получил первую награду — орден Красного Знамени.

В самом начале Отечественной войны Петр Бринько прибыл на Ханко. Готовилась десантная операция. Краснофлотцы должны были высадиться на острова, с которых финны обстреливали Ханко. В момент высадки десанта в воздухе появились фашистские бомбардировщики. Они хотели разбомбить десант. Самолет Бринько поднялся в воздух и пошел на вражеские бомбардировщики. Их было три. Два стали быстро уходить. Бринько зашел сверху, поймал в прицел третий бомбардировщик и сбил пулеметным огнем.

Как-то фашистские самолеты приблизились к нашему аэродрому, Бринько поднялся им навстречу, атаковал ведущий самолет в момент, когда он пикировал. Тот врезался в скалы. Два других «Мессершмитта» погнались за Бринько. Маневрируя, Бринько вывел свою машину из-под обстрела и открыл огонь по одному из «Мессеров». Патроны скоро кончились. Положение Бринько стало очень серьезным. Ему помог шедший невдалеке Герой Советского Союза капитан Антоненко. Антоненко сбил один самолет врага точным попаданием в мотор, а другой стремительно ушел.

Однажды Бринько вместе с Антоненко вылетел к финскому городу Т. на разведку. Ясно видна была база гидросамолетов противника; гидропланы покачивались на тихой воде. Бринько и Антоненко решили атаковать их.

— Зашли спокойно, как над полигоном, — рассказывал после Бринько. — Обстреляли из пулеметов. Сделали второй заход, затем третий…

Бринько зажег две вражеские машины и вернулся на Ханко. Вечером решили повторить налет. Четыре краснозвездных истребителя пошли по утреннему маршруту, атаковали и уничтожили на воде еще пять вражеских гидросамолетов. Но когда истребители вышли из атаки, на них напала шестерка «Фоккеров». Четыре наших самолета на высоте ста метров вступили в бой с шестью вражескими машинами.

Малая высота мешала советским истребителям использовать свою маневренность. Однако они сбили пять из шести фашистских самолетов, а сами потерь не имели. В этот день Бринько уничтожил четыре вражеских самолета: два гидроплана на воде и два «Фоккера» — в воздушном бою.

К городу Ленина направлялась группа фашистских бомбардировщиков. В воздух поднялись наши истребители, а с ними балтийский летчик Герой Советского Союза капитан Бринько. Атака была стремительной. Сразу потеряв два самолета, враг под напором советских летчиков бросился удирать. Преследуя «МЕ-110», Бринько заметил, как тот нырнул в облака. «Не уйдешь!» — припал к прицелу Бринько. Но враг уходил. Бринько израсходовал все патроны. Он направил свой самолет наперерез противнику. Когда «Мессер» показался в разрыве облака, Бринько подстроился к нему, уровнял скорости и винтом отрубил хвост. Фашистский самолет рухнул на землю. Таран был проведен исключительно искусно. Самолет Бринько без существенных повреждений приземлился на своем аэродроме.

…Четырнадцатым сбитым Петром Бринько самолетом был «Хейншель-125», корректировавший огонь вражеской артиллерии. Бринько долго его преследовал. Вначале срезал пулеметной очередью стрелка. Корректировщик удирал с набором высоты. И вдруг метнулся вниз — пытался уйти на бреющем полете. Бринько не отставал. С пятидесятиметровой высоты «Хейншель» рухнул на землю. Бой закончился на глазах бойцов морской пехоты. Краснофлотское «ура» провожало самолет советского летчика.

Вся наша Родина знает замечательных героев Великой Отечественной войны — балтийских летчиков А. Антоненко и

П. Бринько. Это были истребители с высшим классом летной подготовки, хорошие воспитатели, прекрасные люди. Чем больше у них было побед, тем ближе и родней они становились товарищам. Они были одинаково требовательными и к себе, и к подчиненным. Гордость за таких героев-воинов рождалась у каждого, кто встречался с ними или слышал о них: каждому хотелось подражать таким бесстрашным воздушным бойцам.

Бринько часто говорил:

— День, когда мне приходится сидеть на земле, не летать, — томителен.

Он ложился спать, а шлем держал под головой. Ботинки расшнуровывались так широко, чтобы без затруднения натянуть их на ноги. В любое время дня и ночи привязные ремни выводились концами на кабину. Техник непрерывно дежурил подле самолета. Был случай, когда Антоненко и Бринько ночью вскочили, услышав гул чужих самолетов. Антоненко, боясь опоздать (а он был ведущим), вскочил в самолет без шлема, босиком и так взлетел. Оба самолета противника, что в ту ночь пришли бомбить аэродром Ханко, были сбиты благодаря натренированности летчиков в быстроте взлета.

Как правило, Бринько взлетал на 12—15-й секунде. Бринько разработал и успешно применял тактику уничтожения аэростатов наблюдения.

# Короткой очередью

Герой Советского Союза генерал-майор Василий Федорович Голубев был известен на Балтике как воздушный снайпер. Он сбивал самолеты противника одной короткой очередью, а на земле отличался организованностью, выправкой, дисциплинированностью.

Пятнадцать «Ю-88» под прикрытием 13 «Мессершмиттов-109» пытались нанести бомбовой удар по перевалочному пункту на дороге. Голубев, командуя группой истребителей, ворвался в строй бомбардировщиков, расстроил их боевой порядок и вынудил побросать бомбы в озеро. В этом бою он сбил два немецких самолета.

Он дрался на подступах к Ленинграду с первых дней войны, защищал «Дорогу жизни» на Ладожском озере — единственный путь к осажденному городу. 400 раз подымался он в воздух, чтобы защищать ледовую трассу и сам город. 30 вражеских самолетов сбил лично и в группе с товарищами…

# Один из первых

Герой Советского Союза Василий Петрович Гречишников пал смертью храбрых. Но вечно будет жить его боевая слава. Василий Гречишников — один из первых советских летчиков, бомбивших Берлин в 1941 году. Он защищал Ленинград, преграждал немцам дорогу на Тихвин, потопил дюжину вражеских кораблей на Балтике.

Вокзалы и склады боезапасов в Берлине… Бензобаки и артсклады в Штеттине… Военные казармы и аэродромы в Данциге и Кенигсберге… Танкодромы под Двинском и Новгородом, движущиеся по дорогам Пскова и Луги танки… Вот те объекты, по которым бил Василий Гречишников без промаха и в любую погоду.

# Комиссар

Отважного воздушного бойца Героя Советского Союза Андрея Матвеевича Ефимова знали многие на фронте. Как политработник, он был душой каждого солдата и командира, знал всегда их нужды и чаяния. Жарким большевистским словом увлекал личный состав на выполнение боевых заданий командования. Свое слово он подкреплял делом. В совершенстве владея летным мастерством, Андрей Матвеевич, как воздушный боец, боец бесстрашный, находчивый, весь раскрывался лишь в небе, в жестоких сражениях с гитлеровскими летчиками. Он лично сбил 25 самолетов врага.

# Подвиг Петра Игашева

В глубоком фашистском тылу при подходе к цели его атаковали истребители. Били с боков, сверху и снизу. Самолет Игашева загорелся. Можно было выпрыгнуть с парашютом или сбросить бомбы в поле, сбить пламя глубоким скольжением на крыло, наконец, сесть на территории, занятой противником.

Петр Игашев этого не сделал. На горевшем самолете он все же дотянул до цели, сбросил бомбы, а затем, выбрав удобный момент, врезался во вражеский истребитель…

Так погиб за Советскую Родину воспитанник Ейского авиаучилища Петр Игашев. Его имя навсегда сохранится в сердцах всех людей.

# «Крестник» маршала

Золотой Звездой Героя Советского Союза был награжден и Игорь Каберов. Это тот самый Игорь Каберов, который сдавал экзамены по летной подготовке маршалу авиации Жаворонкову.

Воевал он на Балтике. Война для Игоря являлась тяжелой, но необходимой работой во имя великой победы. Он и на фронте стихи писал. Сам сочинял музыку к ним, сам и пел под собственный аккомпанемент на баяне. В трудные минуты Каберов собирал товарищей и распевал с улыбкой сатирические куплеты:

Ваня никнет головой,
Где же, братцы, фронт второй?
Ты на первом фрицев бей —
Тот откроется скорей.

Или вот такие стихи-шутки:

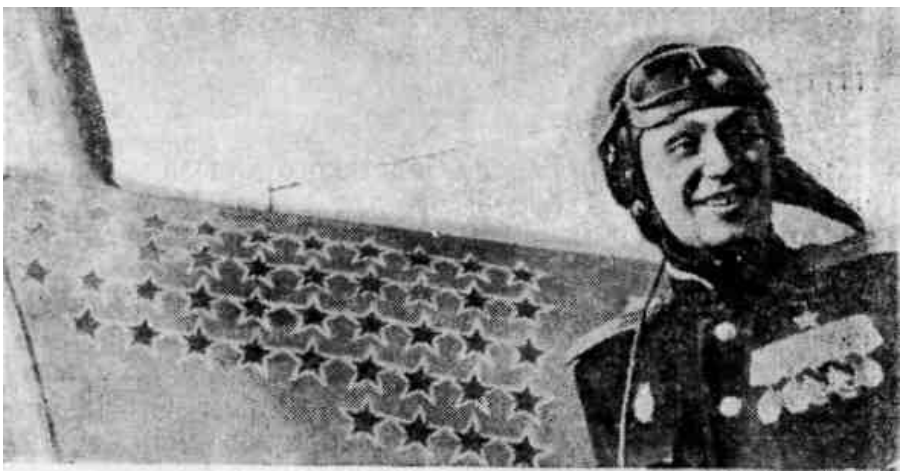
Что ты, Костя, нос повесил,
Что летаешь ты невесел?
Фриц не хочет сам сбиваться?
Надо, значит, постараться…

В бою он был неутомим и своим бесстрашием зажигал других летчиков-истребителей. О своих успехах докладывал так: «…И с близкой дистанции я открыл по нему пулеметный огонь… И сгорел «Мессер», как венчальная свеча…»

Каберов сбил 28 вражеских самолетов. Ему присвоено звание Героя Советского Союза. Когда Игоря спрашивали о секретах его боевых побед, он обычно отвечал: «Все сложилось естественно, как дыхание».

## Риск

Герой Советского Союза Георгий Дмитриевич Костылев… Это имя также широко известно. Летчик постоянно искал и находил новое в ведении воздушного боя. Бой на малых высотах был его «коньком». Георгий Костылев любил идти на риск и разгадывать возможные «ходы» противника. Ему это удавалось. Чтобы убедиться в победах Костылева, достаточно взглянуть на фотографию.



**Герой Советского Союза Георгий Дмитриевич Костылев.**

Каждая звездочка на фюзеляже самолета означает сбитый самолет. Правда, на нем не хватает двух звезд — Костылев сбил 45 фашистских самолетов.

## Ведущий

Герой Советского Союза Александр Алексеевич Мироненко принимал участие во всех крупных сражениях, которые разыгрывались над базами флотов. За годы Великой Отечественной войны сделал 720 боевых вылетов, сбил в воздушных боях 19 самолетов противника, ввел в строй для фронтовой работы не одну эскадрилью молодых летчиков-истребителей.

Соратники и ученики Александра Алексеевича изучали его летный почерк. Его наступательную тактику, маневр они успешно применяли в бою.

Александр Алексеевич Мироненко — генерал-лейтенант авиации. Он продолжает служить в армии.

# Балтиец

Летчик-истребитель Балтики старший лейтенант Анатолий Георгиевич Ломакин в 1942 году окончил Ейское авиаучилище. За два года пребывания на фронте сделал 504 боевых вылета, провел 52 воздушных боя, сбил 24 вражеских самолета. Он также быстро вырос от рядового летчика до заместителя командира эскадрильи.

25 января 1944 года не вернулся с боевого задания. Указом Президиума Верховного Совета СССР Ломакину Анатолию Георгиевичу присвоено звание Героя Советского Союза.

## Есть — на самолеты!

В тридцатые годы Центральный Комитет ВЛКСМ бросил клич: «Молодежь — на самолеты!» Павел Павлов одним из первых откликнулся на этот призыв. Ейскую школу морских летчиков он окончил в 1932 году. Первое боевое крещение получил в боях с белофиннами.

В Великую Отечественную войну командовал авиационной частью на Балтике. И сражался здесь в одном боевом строю с воспитанниками Ейского училища. Об этом позже он писал так:

> «…Моими подчиненными в большинстве своем были питомцы Ейского авиаучилища, они отличались мужеством и отвагой, высоким боевым мастерством. В нашей части из воспитанников училища многие стали мастерами воздушного боя, на их счету по 10 и более сбитых вражеских самолетов».

Сам Павел Иванович Павлов за годы Отечественной войны сделал более 300 боевых вылетов, сбил 17 самолетов противника. Он удостоен Золотой Звезды Героя.

# На крыльях дальней авиации

Евгений Николаевич Преображенский родился в 1910 году в селе Волокославенском Вологодской области. Детство и юность его были отданы труду в сельском хозяйстве. Думал стать учителем, но увлекся военным делом и стал выдающимся авиационным специалистом.

В 1929 году Е. Н. Преображенский был послан в школу военно-морских летчиков в Севастополь. Учился он превосходно.

Командир отряда, после первого самостоятельного полета Преображенского, сказал ему:

— Ваша стихия — воздух! Летайте и побеждайте!

Война с фашистской Германией застала Евгения Николаевича на посту командира минно-торпедного авиационного полка. Этот полк был одним из самых крепких и надежных воинских частей Красной Армии.

В июле 1941 года Преображенский замечательно выполнил боевое задание по разгрому финского военного порта Турку. Его самолеты были атакованы группой вражеских истребителей, но он отбился от них и нанес удар по намеченным объектам. В машине Преображенского после этого рейда оказалось 37 пробоин.

**Герой Советского Союза Евгений Николаевич Преображенский.**

За трое суток летчики Преображенского сделали на Турку 360 самолетовылетов. В одном из дневных налетов на Турку самолет командира подвергся сильному огню. На поврежденную прямыми попаданиями и осколками снарядов машину устремилась группа вражеских истребителей. Преображенский не стал уходить от них. Он атаковал ближайшего фашиста в лоб. Враги не выдержали этой русской атаки и рассыпались в разные стороны. Советский бомбардировщик продолжал свой путь.

За Турку последовали удары по Данцигу, Мемелю, Кенигсбергу и, наконец, по Берлину. Произошло это еще в августе 1941 года.

Дальность полета, облака, туманы, ночь, огневые завесы, нападение истребителей, кислородный голод — все это не помешало Преображенскому привести свои самолеты на Берлин. Над центром города машины группы Преображенского разошлись. Полковник Преображенский повел свой самолет на берлинский телеграф и обрушил на него тяжелые фугасные бомбы. Всего на фашистскую столицу за несколько налетов Преображенский и его летчики сбросили сотни бомб.

Полк заслужил личную похвалу Верховного Главнокомандующего. В специальном поздравительном письме, адресованном летчикам Преображенского, Верховный Главнокомандующий благодарил балтийцев, отомстивших фашистам за бомбежку городов нашей Родины.

Международная печать высоко оценила работу советских летчиков. В одной из газет говорилось:

> «…Советские самолеты бомбили центры военной промышленности. Теперь тут развалины. На Берлин были сброшены бомбы крупнейшего калибра. От разрыва бомб в небо поднимались огневые столбы; даже с самолета было видно, как рушились здания в городе…»

Рейды в тыл врага, разрушение важнейших железнодорожных станций, уничтожение немецких баз и штабов — стало повседневной, будничной работой для героических летчиков, воспитанных Евгением Николаевичем Преображенским.

Только за шесть месяцев войны летчики гвардейского полка Преображенского уничтожили 25 железнодорожных составов, 24 военных и транспортных корабля, 200 фашистских танков, 99 автомашин, 24 самолета, большое количество вражеской пехоты. К середине 1944 года эта часть потопила 103 корабля

противника.

Герой Советского Союза Евгений Николаевич Преображенский являлся выдающимся авиационным начальником, гордостью военно-морской авиации. Гвардии генерал-полковник авиации, он до последних дней был славным советским патриотом. В 1963 году перестало биться сердце славного героя.

# Всепогодный штурман

Герой Советского Союза Петр Ильич Хохлов — генерал-лейтенант. Летал он в войну штурманом на тяжелых воздушных кораблях. Летал без ошибок и бомбил метко: в пургу, в грозу, ночью. В Отечественную войну Петр Ильич — флагманский штурман гвардейского полка. Это он выводил эскадрильи тяжелых бомбардировщиков на Берлин, Кенигсберг. Это его бомбы рвались в столице Германии после того, как Гитлер на весь мир объявил, что советская авиация больше не существует — полностью уничтожена.

# На Северном флоте

В годы Великой Отечественной войны Северный флот и приданная ему авиация отражали наступление немцев на Мурманск, на базу Северного флота — Полярное.

Численное превосходство немецкой авиации в начале войны разбивалось о мужество, идейную стойкость и летное мастерство летчиков-североморцев, воспитанников Ейского авиаучилища.

Воевали ейчане хорошо. Они смело, решительно вступали в поединок с врагом, добиваясь над ним победы. Кто же эти герои?

## *Боевой преемник Сафонова*

Капитан Василий Семенович Адонкин первым на Севере водил истребители на прикрытие штурмовиков и в боевом содружестве с ними одержал не одну крупную победу. Он был боевым преемником Б. Ф. Сафонова — первого героя северного неба и первого дважды Героя Советского Союза. В воздушных сражениях учил Василий Семенович своих летчиков, учил личным примером побеждать врага малыми силами.

«Мы сафоновцы, — говорил капитан Адонкин, — мы гордимся этим званием и оправдаем его в боях».

В условиях Заполярья Василий Семенович сделал 258 боевых вылетов, провел 42 воздушных боя, сбил 16 вражеских самолетов, из них 13 истребителей.

«Истребитель истребителей» — звали Героя Советского Союза капитана Адонкина. Он погиб смертью храбрых и зачислен навечно в списки своей строевой части истребительной авиации Военно-Воздушных Сил нашей страны.

## *Отважный разведчик*

Командир 3-й эскадрильи 118-го разведывательного полка капитан Леонид Елькнн произвел 150 дальних и ближних разведок линии фронта, портов и аэродромов в Финляндии и Норвегии. Он вел разведку коммуникаций в интересах подводных лодок, торпедоносной, штурмовой и бомбардировочной авиации. Разведданные Елькина обеспечивали безопасный переход союзных конвоев с военными грузами и продовольствием в порты Мурманск и Архангельск. Леонид Ильич выполнял самые ответственные задания командования и летал в любую погоду. Он

умел незамеченным подойти к объекту в солнечный день, найти и уничтожить маскирующегося врага в темную ночь.

Капитан Елькин считался лучшим разведчиком Севера. За мужество и находчивость в войне с гитлеровцами ему присвоено звание Героя Советского Союза.

### *Мастер блокировки*

Герой Советского Союза Николай Матвеевич Диденко также был преемником боевого наследия Б. Ф. Сафонова, его воздушной тактики. На Севере он прослыл отважным мастером блокировки фашистских аэродромов. Из семнадцати сбитых лично Диденко вражеских самолетов — шесть он сбил в трех воздушных боях.

### *Дерзкими атаками*

Всему фронту было знакомо имя Вячеслава Павловича Балашова. Он прославился точными бомбовыми ударами и дерзкими торпедными атаками по военно-морским базам и аэродромам противника. Лично потопил 8 транспортов и уничтожил 11 самолетов гитлеровцев.

### *Парень из Ростова*

Отлично дрался с врагом Николай Андреевич Бокий. Он в 425 боевых вылетах провел 41 воздушный бой и сбил лично 15 самолетов противника. Парень из Ростова перехватил в ленинградском небе прославленного немецкого аса Рудольфа Мюллера. В коротком, но трудном поединке Бокий сразил Мюллера, зачеркнул его славу метким огнем своего оружия.

Сейчас Герой Советского Союза Николай Андреевич Бокий в запасе.

### *Верность воинскому долгу*

Приумножил славу ейчан и Михаил Константинович Вербицкий. Он совершил 267 боевых вылетов, из них 139 — на разведку, 54 — на бомбардировку и штурмовку военно-морских баз и аэродромов противника. Обнаружил 100 вражеских кораблей и 200 других судов. Во время штурмовок отважный

летчик уничтожил 13 танков, 21 самолет, 20 автомашин.

**Герой Советского Михаил Константинович Вербицкий.**

Герой Советского Союза Михаил Константинович Вербицкий погиб. В один из вылетов на боевое задание он не вернулся на свою базу. Он погиб на боевом посту, отдав за Родину самое дорогое — свою жизнь.

### *Майор Пирогов*

Немного мы знаем о жизни майора Владимира Васильевича Пирогова. Не любит он рассказывать о своих делах.

На боевом счету майора Пирогова — 5 потопленных вражеских транспортов, танкер и мотобот, много техники и живой силы противника.

Хорошо воевал с врагом воспитанник Ейского авиаучилища. Родина высоко отметила его подвиг, присвоив ему звание Героя Советского Союза.

### *Выстрел в упор*

Заместитель командира 3-й эскадрильи 7-го гвардейского

минно-торпедного полка гвардии капитан Василий Николаевич Киселев был летчиком с широким диапазоном боевых возможностей, многоцелевой воздушный боец. Это подтверждается фронтовыми записями в его летной книжке. Боевых вылетов сравнительно немного: 175. Но каких! 75 — ночью; 18 — на разведку в море, 12 — на сопровождение караванов союзников, 21 — на постановку мин на морских коммуникациях противника, 100 — на удары по аэродромам и военно-морским базам гитлеровцев.

Киселев и торпедировал врага с воздуха. Лично он потопил транспорт водоизмещением в 6000 тонн.

29 апреля 1943 года Киселев вылетел со своими летчиками на торпедирование фашистских транспортов. При подходе к ним торпедоносцев обстреляли вражеские корабли охранения. Уже на боевом курсе в самолет Киселева попал снаряд. Но Василий Николаевич не дрогнул в бою. Горящий самолет он направил в последнюю торпедную атаку, наметив целью самый крупный транспорт и выстрелил наверняка, в упор…

27 июля 1943 года гвардии капитану Василию Николаевичу Киселеву посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

## *Топмачтовый снайпер*

На фронте Георгий Васильевич Павлов командовал авиаполком. Снайпер бомбо-штурмовых ударов, первым на Севере он открыл счет потоплению транспортов противника топмачтовым методом. 14 сентября 1943 года при атаке 30 морских кораблей самолет Павлова был подбит зенитной артиллерией. Пока он мог держаться в воздухе, по радио руководил атаками своих летчиков.

Сел Павлов в Баренцевом море. Товарищи нашли его через 12 часов, закоченевшего, и в тяжелом состоянии доставили в госпиталь. Отлежавшись на госпитальной койке, Павлов опять стал во главе полка.

Авиаполк Павлова сделал 831 боевой самолетовылет и потопил 132 морских единицы. На личном счету командира — 2 транспорта, один танкер в 12 000 тонн водоизмещением и миноносец. В этой части воспиталось пять Героев Советского Союза. Сам командир — шестой.

## *Русский характер*

В Заполярье, над тундрой, звено советских истребителей «МИГ-3» атаковало «Мессершмитты». В бою ранило в ногу командира звена Захара Артемьевича Сорокина. Теряя силы, он все же догнал один самолет врагам винтом обрубил ему хвост…

**Герой Советского Союза Захар Артемьевич Сорокин.**

Командир звена, не выпуская шасси, посадил свой «ястребок» в тундре на замерзшее озеро. Рядом он увидел разбитый двухмоторный «МЕ-110». В кабине — фриц с собакой на поводке. Собаку, натравленную на него фрицем, командир звена уложил сразу из пистолета. А в фрица стрелял дважды, когда тот бросился к нему, паля из парабеллума, и свалил лишь второй пулей. Здесь появился еще один фашист-летчик. Командир звена нажал на курок… Осечка! И тут же, теряя сознание, сам повалился в снег, сбитый с ног ударом в лицо финским ножом. Очнулся командир звена от удушья. Фашист сжимал ему горло. Толчком здоровой ноги в живот советский летчик заставил фашиста разжать пальцы, затем схватил рядом лежавший пистолет и разрядил в него.

Темной морозной ночью командир звена, перевязав раны, поковылял в направлении вероятного расположения советских войск.

На исходе третьих суток Сорокин повстречал матроса, у которого на шапке-ушанке блестела красная звездочка.

— Ты кто? — спросил матрос.

— Захар Сорокин, — ответил командир звена, на этот раз сам валясь в сугроб от слабости.

В городе Полярном в военно-морском госпитале Захару Сорокину ампутировали отмороженные ступни ног. После госпиталя он продолжал воевать, имея протезы, и совершил еще немало боевых вылетов. Сбил при этом несколько вражеских самолетов, а всего за войну — 18. Его боевой труд отмечен Золотой Звездой.

## *Памятный урок*

Начал воевать Петр Георгиевич Сгибнев на Балтике. В бою над Ирбенскнм проливом, в котором наши корабли во взаимодействии с авиацией атаковали крупный караван фашистских судов. Он, молодой, горячий, в погоне за скорой победой, оторвался от товарищей и едва не погиб. Сгибнев решил драться один, выбрал себе цель и атаковал ее в лоб. Фашист оказался не из трусливых, не уклонился от лобовой атаки и успел первым выпустить прицельную пулеметную очередь. Самолет Сгибнева вздрогнул. В лицо летчику ударила струя бензина и масла. Он потерял сознание, упал в болото и по счастливой случайности остался жив.

Его подобрали советские воины. Выходили опытные врачи в госпитале. До госпиталя Сгибнев сбил три самолета. После — еще шестнадцать. И уже никогда в групповом воздушном бою не отрывался от своих товарищей.

— Фашистский ас научил, — говорил он, — ценить в драке локоть друга.

Сгибнев воевал на Севере на самолетах различных марок. И умел извлечь из каждой машины все ее лучшие летно-тактические качества.

Отечественную войну Сгибнев закончил с замечательным итогом. Он пришел домой с Золотой Звездой Героя.

# На Черном море

Авиация Черноморского флота с первых дней войны начала наносить ответные удары по противнику. В боевых донесениях мелькали названия городов Констанца… Галац… Сулин… Плоешти…

Летчики-моряки сыграли большую роль в обороне Одессы и Севастополя. А пилоты севастопольской группы вообще не знали отдыха ни днем, ни ночью.

Были дни, когда бомбардировщики и штурмовики производили в сутки по 5, а истребители — по 6—7 вылетов. Только за время обороны Севастополя в воздушных боях и на аэродромах морские летчики уничтожили 438 самолетов врага. И здесь особенно отличились воспитанники Ейского авиаучилища. Кто они, эти герои?

## *Ночью над морем*

Вот что рассказывает Константин Степанович Алексеев о своем боевом пути:

> «…Двадцать уничтоженных вражеских самолетов — мой боевой счет. Так же, как и я, воевали тысячи советских летчиков. Нас вдохновляла на подвиги непоколебимая вера в дело Коммунистической партии, безграничная преданность своему социалистическому Отечеству, неудержимое стремление к победе над заклятым врагом».

Алексеев сделал 500 боевых вылетов. Не все они были легкими. И противник его самолет не раз превращал в решето. И он горел в воздухе и в затяжном прыжке с парашютом спасал себя от гибели. Но и горечь поражений закаляла в Алексееве волю к победе над фашизмом. Пилот много летал на боевые задания ночью.

Весной 1943 года немцы затеяли минирование порта Геленджика с воздуха. В одну из ночей Алексеев вылетел им навстречу на самолете «ЯК-1» и сбил два «Хейнкеля-111». Вернувшись на свой аэродром, опять услышал команду: «Воздух!». Шла еще одна группа «минеров». Их тоже разогнал Алексеев, сбив еще одного «Хейнкеля». Только в ночных воздушных боях в районе Геленджика он уничтожил 8 бомбардировщиков. Войну

закончил К. С. Алексеев Героем Советского Союза.

### *Пути героя*

А вот еще один доблестный сын нашей Родины. Путь Александра Ивановича Жесткова в Отечественной войне — тяжелый и длинный — от Балтики до Черного моря, от Севастополя до портов Румынии и Болгарии.

Он участвовал в массированных налетах на Констанцу, Сулин, Плоешти. Наносил удары по фашистским морским транспортам на коммуникациях и в портах.

На боевом счету Жесткова 6 потопленных кораблей и 4 — в группе, много танков и другой техники врага.

Однажды наш подбитый гидросамолет сел далеко в море и затонул. Жестков обнаружил шлюпку с экипажем и четыре часа барражировал над ней. Затем нашел в море советский катер и привел его к месту бедствия.

Так всегда поступал Александр Жестков. Он мужественно и отважно сражался с врагом, помогал боевым товарищам в трудную минуту. За это и был награжден Золотой Звездой Героя.

### *Упал в море*

На войне Яков Матвеевич Иванов пробыл мало. Однако Севастополь его не забудет…

14 ноября 1941 года два самолета-истребителя — советский и фашистский — на виду у всего города сходились в лобовую атаку. В последнюю секунду фашист отвернул. Яков его тогда не догнал — мощи на то у «ястребка» не хватило. Это он, Яков Матвеевич, парень удалой, отчаянный, испытывал нервишки гитлеровца и проверял крепость своих, на тот случай, если в воздушном бою откажет оружие.

Случай ему выпал вскоре. Только не оружие отказало, а сам Яков сплоховал. Он на подходе к Севастополю перехватил трех «Хейнкелей». Решив всех троих свалить одним махом, Иванов стрелял длинными очередями. Когда же в бою выдался момент ударить с короткой дистанции, — оружие смолкло. Патроны кончились. И Яков Матвеевич пошел на таран. Лопастью винта от отрубил хвост «Хейнкелю», и тот, ударившись о землю, взорвался. А Иванов произвел нормальную посадку на своем аэродроме.

**Герой Советского Союза Яков Матвеевич Иванов.**

17 ноября 1941 года он преградил дорогу к Севастополю огромному «Дорнье-215», выбрал удобную позицию и открыл огонь. Тяжелый «Дорнье» задымился, но высоты не терял и продолжал идти прежним курсом. Решив, что «Дорнье» неуязвим для пулеметов, которыми был вооружен истребитель, Иванов таранил его. «Дорнье» упал в море. Погиб и бесстрашный воздушный боец.

Звание Героя Советского Союза присвоено Я. М. Иванову посмертно.

## *Освобождая Крым*

Этого черноморского воздушного героя также знали очень многие люди. Начал войну Василий Иванович Минаков командиром звена. Первым в полку ходил на выполнение боевого задания. По три-четыре раза в день бомбил передний край обороны фашистов.

Его мужество, отвага, летное мастерство особенно проявились при освобождении Крыма. Василий Минаков бил врага днем и ночью. Лично потопил 7 транспортов, уничтожил 4

склада с боеприпасами, сделал 81 бомбовой удар по базам и портам противника, участвовал в 30 торпедных атаках, 44 раза вылетал ставить мины, 12 раз сбрасывал груз партизанам Крыма. Его экипажем сбито 4 самолета.

Страна высоко оценила подвиг воспитанника Ейского авиаучилища. В. И. Минакову было присвоено звание Героя Советского Союза.

## *Ударом наверняка*

Летчика-истребителя Евграфа Михайловича Рыжова в Севастополе любили за храбрость. В 54 воздушных сражениях он сбил 14 самолетов противника. Самому Рыжову больше всего запомнился севастопольский бои с сорока «Юнкерсами», незавершенный для него и потому неприятный. Тут летчика, увлекшегося погоней за «Юнкерсом», подкараулил и сбил «Мессер» из группы прикрытия. Рыжов еле дотянул до дома на поврежденной машине с осколком снаряда в руке.

После госпиталя Рыжов стал еще злее к врагу. В один из солнечных дней, барражируя на высоте 7500 метров над Севастополем, он заметил немецкий бомбардировщик «ХЕ-111», который шел курсом на главную военно-морскую базу. Близко подойти к «Хейнкелю» и ударить по нему из оружия наверняка Рыжову не давал гитлеровский стрелок-радист. Хуже того, он повредил на «ястребке» водяную магистраль. Горячая вода обожгла Рыжову ноги. А «Хейнкель», повернув теперь в сторону моря, набирал скорость. Еще минута, и Рыжову уже не догнать врага на смертельно раненном истребителе. Пользуясь преимуществом в высоте, Рыжов отжал «ручку» от себя, дал полный газ и на предельной скорости врезался в хвост «ХЕ-111» и навсегда похоронил его в море. А сам, опомнившись после тарана, все же успел вырвать свою машину из крутого пике. Самолет плашмя, животом, ударился об воду. Рыжова выбросило из кабины. Он продержался на воде шесть часов. Подобрал Рыжова советский сторожевой катер.

После выздоровления Евграф Михайлович Рыжов еще много совершил подвигов. Он проявил себя настоящим героем. Его грудь украсилась Золотой Звездой.

## *Неустрашимый*

Дмитрий Стариков окончил Ейское авиаучилище в 1939 году.

То было время, когда страна уверенно шла по пути к своему счастливому будущему. Советский народ, претворяя в жизнь решения XVIII съезда партии, неустанно укреплял армию и флот.

Когда вспыхнула Великая Отечественная война, Д. Стариков принял активное участие в воздушных боях с немецкими захватчиками.

Бдительность и осмотрительность Дмитрия Александровича в бою сочеталась с неустрашимым мужеством, быстротой реакции и настойчивостью. За время войны он совершил 500 боевых вылетов, провел 130 воздушных боев, сбил 21 самолет противника. За это он удостоился звания Героя Советского Союза.

## *Из осажденного Севастополя*

В войну Иван Егорович Корзунов командовал эскадрильей. Затем был командиром полка. Потом ему доверили водить в бой авиасоединение.

Участвовал в дерзких налетах на объекты противника, расположенные в глубоком тылу. 180 дней, и не один раз в день, вылетал бомбить противника из осажденного Севастополя, с площади у Херсонесского маяка.

Корзунов лично совершил более 500 боевых вылетов, уничтожил 25 кораблей противника. Он был мастером минно-торпедного и бомбового удара. И по праву стал Героем Советского Союза. Родина достойно отметила его ратный труд.

## *Один против девяти*

Василию Ильичу Хряеву на первых порах, как он говорил, не везло на фронте. Летал он много, смело, а побед не имел.

Но вот как-то, возвращаясь с одного боевого задания, уже над своим аэродромом, пилот внезапно столкнулся с врагом. Его атаковали три «Мессершмитта» сразу. Напали сверху. Однако, пикируя, они проскочили мимо советского истребителя.

Хряев учел этот просчет противника. Пользуясь преимуществом в высоте, он догнал правого ведомого и зажег его. Ведущий и второй ведомый «Мессера» бежали.

В другой раз Хряев (один в пяти лицах, на пяти машинах — по представлению сбитого им гитлеровца) разогнал над своим аэродромом девятку «Юнкерсов», не дав ей осуществить коварный план бомбежки. Они вывалились из облаков, когда Хряев отдыхал. Но прежде чем «Юнкерсы» успели открыть огонь по

стоянке, летчик сумел вскочить в свою машину, запустить мотор и подняться в воздух. Врезавшись в строй врага, он и там действовал молниеносно. Расстроил его боевой порядок и ушел в облака. Через несколько секунд вышел из них, обстрелял «Юнкерсов» и снова в облака. Так несколько раз, пока гитлеровцы не рассеялись, оставив на советском аэродроме один горящий «Юнкерс».

Спасшийся на парашюте фашистский офицер жаловался, что бой был очень тяжелым. Пять советских истребителей даже против девяти «Юнкерсов» — это, мол, много.

Летчики, друзья Хряева, как он и сам, хохотали до слез, слушая разглагольствования перепуганного насмерть гитлеровца, принявшего один наш самолет за целых пять. Недаром же говорят: «У страха глаза велики».

250 боевых вылетов сделал Василий Ильич, сбил 13 самолетов противника, 50 раз штурмовал вражеские войска и аэродромы. Василий Хряев в каждом бою показывал высокое воинское мастерство, громил ненавистного врага беспощадно. И ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

## На Тихом океане

В боевых действиях Тихоокеанского флота в августе — сентябре 1945 года морские летчики наносили массированные удары по вражеским портам и базам в Северной Корее — Юки, Расин, Сейсин, по основным железнодорожным узлам Маньчжурии. В летопись воинской доблести и отваги советских авиаторов в боях с империалистической Японией немало вписали ярких страниц и воспитанники Ейского авиаучилища.

Вот Михаил Иванович Гриб. Он с первых дней Великой Отечественной войны сражался против немецких захватчиков. Защищая Севастополь, сбил 5 фашистских самолетов. И столько же в воздушных боях на Тихом океане.

Или взять Григория Даниловича Поповича… Обнаружив в океане японский эскадренный миноносец, он прорвался к нему сквозь плотный зенитный огонь вражеской артиллерии и твердой рукой пустил торпеду. Взрыв! Столб дыма — и эскадренный миноносец пошел на морское дно.

И, наконец, еще один ас. Это Михаил Егорович Янко.

Советские бомбардировщики летели высоко над океаном. Вдали горел вражеский порт. К нему спешили трансфертные корабли противника. Их-то и искали наши летчики. Янко выбрал себе судно покрупнее, перевел свою машину в пикирование. Бомбы еще не были сброшены, когда у самолета разорвалось несколько зенитных снарядов. Но Янко не сошел с боевого курса, пока полностью не отбомбился. На выходе из пикирования зенитный снаряд попал в мотор. Машина загорелась. Понимая, что ей, а значит, и ему, больше не летать, Янко снова отжал штурвал от себя и врезался в самое крупное здание порта — электростанцию. Мощный муаровый гриб взрыва отметил место на земле, где Михаил Янко повторил подвиг Николая Гастелло. Звание Героя Советского Союза было присвоено ему посмертно.

В боях против империалистической Японии участвовал и Павел Иванович Беляев. Отважный воин впоследствии стал летчиком-космонавтом СССР.

### *Братья-патриоты Снесаревы*

Виктор, Владимир и Василий Снесаревы… Кто о них не слышал? Смелые, упорные, хорошие товарищи был» эти курсанты в Ейском училище. Крепкие парни, из прекрасной русской семьи.

Братья Снесаревы и росли, и учились, и Родину защищали

вместе. Воевали они храбро и умело на одном фронте, на Черноморье. В жестоких воздушных схватках с гитлеровцами во время обороны Севастополя погибли смертью героев Василий и Виктор.

После их гибели Владимир Снесарев как-то весь ушел в себя, постарел и забывал, что человеку и на войне положен отдых… «Мне теперь драться нужно за троих», — говорил он товарищам. И дрался с врагом за троих: над Новороссийском, Таманью, Керчью, Николаевом и Севастополем. На его счету 313 боевых вылетов, 14 самолетов, сбитых лично, и 3 — в паре. Гвардии капитану Владимиру Снесареву присвоено звание Героя Советского Союза.

**Братья Снесаревы** (слева направо): **Василий, Владимир и Виктор.**

### *Еще одни братья-герои — Курзенковы*

Братья-герои Снесаревы — не одиноки. Так Сергей, Александр и Николай Курзенковы Ейское авиаучилище окончили в разное время. И воевали на разных фронтах.

Старший — Сергей Курзенков — находился на Северном флоте. Долгое время его командиром был дважды Герой Советского Союза Борис Сафонов. Храбрый летчик совершил 225 боевых вылетов, уничтожил 12 вражеских самолетов. Ему заслуженно дали Золотую Звезду.

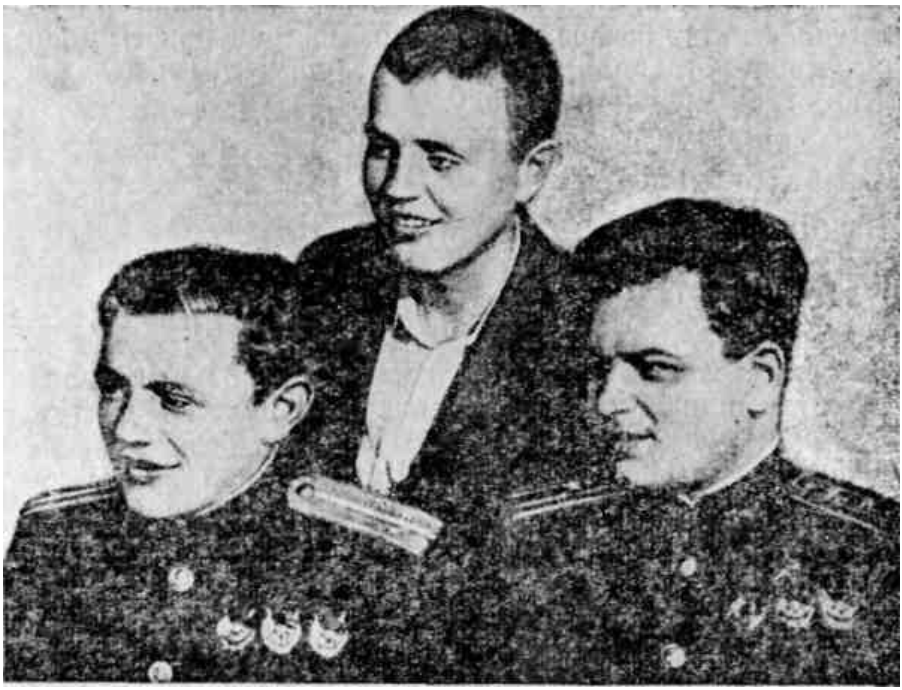
Другой брат Александр Курзенков защищал Ленинград, небо Балтики и прославился, как лучший воздушный разведчик Балтийского флота. Из 200 боевых вылетов 127 он сделал на

дальнюю разведку. За храбрость И находчивость в разведке получил высокое звание Героя Советского Союза.

Весть о присвоении двум братьям Курзенковым звания Героя Советского Союза скоро пришла на их родину — в Наро-Фоминск. Земляки собрали полмиллиона рублей и купили на них два истребителя «ЯК-9». Один подарили Сергею, другой — Александру.

Дня не дожил до Победы Герой Советского Союза Александр Курзенков. 8 мая 1945 года он не вернулся с боевого задания.

Младший из братьев — Николай Курзенков также мужественно защищал любимую Родину. За высокое летное мастерство и умелые боевые действия в составе гвардейского авиаполка Черноморского флота он многократно удостаивался награждения орденами и медалями Советского Союза.



**Братья Курзенковы** (слева направо): **Александр, Николай и Сергей.**

## На суше

Список героев можно продолжать бесконечно. Воспитанники Ейского училища на земле, в небесах и на море отлично выполняют свой воинский долг, демонстрируя отменное летно-боевое мастерство. Все они простые люди, вышли из народных низов, все помыслы и дела их были отданы родному народу.

### *Орлов не подведет!*

Замечательный летчик полковник Федот Никитович Орлов по национальности чуваш. В прошлом — пастух. Став авиатором, в совершенстве овладел своей специальностью. За время Великой Отечественной войны совершил 644 боевых вылета, из них 144 — ночью. Он был мастером бомбометания. В одном из боевых вылетов Орлов уничтожил на вражеском аэродроме 25 самолетов. В другой раз точным ударом по бензохранилищу противника надолго оставил без горючего его технику. Благодаря этому шестьдесят гитлеровских танков, как трофей, достались Красной Армии.

**Герой Советского Союза Федот Никитович Орлов.**

…Партизаны донесли, что в городе Н. немецкие офицеры по случаю какой-то победы устраивают большой банкет. Командование поручило Орлову отвезти гитлеровцам свой «подарок». Ночью, обойдя зону вражеского зенитного огня, советский ас оказался над зданием, где пировали фашисты. 132 офицера вместе с недопитыми бутылками шампанского смешались с руинами разбомбленного объекта.

Для Орлова не существовало безвыходных положений. Однажды ночью он, разбомбив переправу немцев, возвращался домой. Ему по радио сообщили: «В районе аэродрома кружат вражеские самолеты». Сесть на свой аэродром — значит выдать гитлеровцам его местонахождение. А садиться нужно было. На бомбардировщике кончалось горючее. Тогда Федот Орлов, увидев мерцание огней в каком-то хуторке на нашей территории, приказал экипажу выброситься с парашютами, узнать у жителей хутора, есть ли поблизости подходящее для посадки бомбардировщика поле и, если такое будет, — дать ему знать кострами. Вскоре рядом с хутором условной световой росписью заполыхали ночные огни.

Орлов благополучно сел. Гитлеровцы остались ни с чем.

Так постоянно действовал отважный летчик. И Родина отметила его почетно — присвоила звание Героя Советского Союза.

## *Освобождая Украину*

Так же хорошо проявил себя на фронте и Александр Сергеевич Романенко. Ейское училище окончил он в 1938 году. В Отечественную войну сделал 93 боевых вылета, провел 85 воздушных боев. Сбил лично 18 самолетов и в группе — 5.

23 сентября 1943 года майору Александру Сергеевичу Романенко было присвоено звание Героя Советского Союза. 6 ноября 1943 года он погиб в воздушном бою при освобождении столицы Советской Украины — Киева.

## *Дошел до Берлина*

Заканчивая краткий рассказ о лучших из лучших, назовем еще одного нашего выпускника. Это подполковник Отари Григорьевич Чечелашвили.

Начал воевать он с февраля 1942 года. Под его

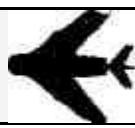
командованием эскадрилья совершала эффективные штурмовые и бомбовые удары по врагу на Кубани, Украине, в Польше и Германии, участвовала в разгроме Берлинской группировки врага, в штурме Берлина.

За годы войны отважный летчик совершил 280 боевых вылетов. Лично сбил 4 самолета и таранил один — «Ю-88».

Подвиги славного воина отмечены по достоинству. Он стал Героем Советского Союза.

* * *

Итак, мы рассказали о некоторых героях. Это, конечно, не означает, что лишь эти летчики воевали отлично. Все выпускники Ейского авиаучилища, какое бы задание ни выполняли, постоянно действовали отважно, инициативно и бесстрашно. Каждый из них добросовестно соблюдал свою клятву перед Родиной — военную присягу, в боях приумножал славу отцов.



# СЕМЬСОТ КИЛОМЕТРОВ — НЕ СКОРОСТЬ

# Так держать!

9 мая 1945 года, городок окутывала еще ночь, а в училище вдруг заговорили все репродукторы: «Победа!» Моряки-авиаторы валили из кубриков на улицу, где уже кто-то расцветил небо беспорядочной пальбой из ракетниц. Под этим небом люди радостно обнимались, невзирая на ранги, весело смеялись. Были на глазах моряков и слезы — слезы радости.

Утром на митинге начальник политотдела полковник П. В. Чекменев сказал:

— Товарищи, поздравляю! На знамени Победы, водруженном доблестными Советскими Вооруженными Силами в Берлине, есть следы и вашего пота, вашей крови.

Офицер-политработник подчеркнул, что мы должны по-прежнему трудиться напряженно. Война окончена, но враги мира не унимаются. И наш долг — бдительно стоять на страже мирной жизни советских людей. Работали мы в годы суровых испытаний отлично. И нынче наш девиз должен быть точно такой же. Начальник политотдела в заключение митинга призвал:

— Так держать, товарищи!

— Есть держать так! — дружно ответили воины.

…Потекли учебные трудовые будни. А вскоре училищу была поставлена задача: готовить летчиков-истребителей по программе военного времени с использованием боевого опыта Великой Отечественной войны. Личному составу пришлось основательно потрудиться над освоением новой программы, методики обучения, над восстановлением и совершенствованием учебной базы.

Обучение в училище стало двухгодичным. Набор курсантов производился главным образом из аэроклубов и спецшкол.

Опыт прошлых лет показал большое значение «тренажей» — тренировок, которые проводились с курсантами на наземной и предварительной подготовке. Хорошие результаты давали «тренажи» в кабине самолета непосредственно перед полетами, на практических занятиях и работах при изучении материальной части самолетов, моторов, авиационного вооружения, радио и навигационного оборудования. Летный и технический состав занялись изготовлением различных тренажеров, которые закрепляли бы на земле навыки по эксплуатации авиационной техники, стрелково-пушечного вооружения и специального оборудования. Комплекс тренировок, выработанный в учебно-летном отделе, был направлен на развитие тех же навыков у курсантов в период их занятий в классах, при изучении тактико-

технических и пилотажных свойств боевых машин.

Обучение с использованием опыта войны потребовало пополнения училища летным и преподавательским составом из числа бывших фронтовиков. В училище пришли офицеры из строевых частей и соединений. Они назначались на летно-инструкторские, преподавательские и другие командные должности. Так, например, на пост заместителя начальника училища по летной подготовке пришел участник Отечественной войны, опытный офицер В. П. Петров. Затем его сменил Герой Советского Союза полковник К. С. Алексеев.

Командирами подразделений работали И. Е. Виноградов, В. А. Перевозчиков, Н. И. Хряшков, Ф. Н. Самохвалов, С. С. Янковский, Ю. Д. Седин.

В учебно-летном отделе циклы тактики ВВС, воздушной стрельбы, самолетовождения и теории полетов пополнили преподаватели из летного состава с боевым опытом. Среди них были В. В. Панышев, Н. Г. Герасимов, В. П. Тимофеев, И. К. Пронин, Д. Е. Нихамин, В. Е. Моцокин, А. С. Джафаров, в том числе начальники циклов П. И. Бискуп, В. Н. Вальцефер, С. Н. Алексеев, А. А. Коваль.

Офицеры-фронтовики, вместе с летно-инструкторским составом, прошедшим стажировку в действующих авиационных частях фронта, стали ведущими в обучении курсантов. Они учили подчиненных тому, что требовалось на войне, и прежде всего — боевому применению самолета-истребителя. Применительно к боевым условиям на основе упражнений КУЛПа и программы теоретической подготовки курсантов проводились занятия с летным, техническим и преподавательским составом по тактике воздушного боя, воздушной стрельбы, самолетовождения и эксплуатации авиационной техники.

На цикле воздушной стрельбы организовывали и проводили практические стрельбы в тире из авиационного оружия по подвижным мишеням, а затем и по воздушной цели — конусу. Тир оборудовали на берегу моря. Это позволяло регулярно проводить стрельбы по конусу с турельных установок с земли.

Осенью 1946 года была восстановлена половина главного учебного корпуса в авиагородке. Преподаватели снабдили классы наглядными пособиями, макетами и тренажерской аппаратурой по воздушной стрельбе, самолетовождению. Все это сразу увеличило пропускную способность и количество тренировок курсантов, улучшило их успеваемость.

По опыту строевых частей, в училище начал использоваться фотоконтроль и стрельба из фотопулеметов. Практиковалось это как в тире, так и в воздухе при выполнении «воздушных боев» и

стрельб по конусу.

В конце 1946 года состоялся первый послевоенный выпуск летчиков-истребителей на самолетах «ЯК-9» и «ЛА-7». Экзаменационная комиссия дала ему высокую оценку. Но в акте она отметила, что общеобразовательная подготовка выпускников, а также подготовка по боевому применению самолета-истребителя не соответствуют требованиям жизни. В то время в училище еще недостаточно уделялось внимания стрельбе из фотопулемета и фотоконтролю; не умели дешифрировать, получать хорошие снимки. Все это не могло не отразиться на успехах курсантов в приобретении навыков по использованию боевой мощи «ЯК-9» и «ЛА-7».

Начальник фотослужбы училища Н. Ф. Бесчастный организовал занятия с постоянным и переменным составом. На них офицеры учились умело применять фотопулемет и дешифрировать снимки.

Преподаватели циклов воздушной стрельбы, тактики ВВС, теории полетов и самолетовождения стали помогать летчикам-инструкторам практическим участием в их работе. На двухместных учебных истребителях они совершали с курсантами полеты на боевое применение.

В 1946 году в училище сформировался морской лодочный авиационный полк. Он летал на морских самолетах «МБР-2» (морской ближний разведчик), «КОР-2» (корабельный разведчик), «РВН» (Каталина), «БЕ-4». Здесь также готовили летчиков, штурманов, стрелков-радистов для морской авиации. Командовал полком полковник К. Ситнов (ныне генерал).

Второй послевоенный выпуск летчиков-истребителей на самолетах «ЯК-9» и «ЛА-7», летчиков-разведчиков на «РВН-1» и штурманов для морской авиации получил более высокую оценку экзаменационной комиссии по воздушно-стрелковой подготовке. В выпускном акте было отмечено, что в училище имеются классы и лаборатории, хорошо оборудованные и в достатке обеспеченные наглядными пособиями.

Была особо отмечена работа преподавательского состава учебно-летного отдела училища. Он многое сделал в деле широкой популяризации фотокинопулемета, активно боролся за высокое качество боевой подготовки будущих офицеров-летчиков.

# «Методический чемодан»

За два послевоенных года училище шагнуло далеко вперед в решении задач по подготовке новых летных кадров. Учеба теперь велась по трехгодичной программе. Первый год курсанты обучались на «УТ-2», который вскоре был заменен самолетом «ЯК-18». Второй — на переходном самолете «ЯК-11». И, наконец, третий год — на боевом самолете.

Переход на трехгодичное обучение потребовал, так сказать, организованного набора курсантов на первый курс. Весной, в мае — июне, представители училища командировались в военные округа и области страны. Там они, посещая школы, институты, заводы, рассказывали молодежи о том, какая это увлекательная, сложная и почетная военная профессия — летчик-истребитель, показывали альбом фотографий училища и возвращались с большим списком желающих овладеть военно-летным делом.

Училище ежегодно увеличивало выпуск летчиков, идущих на пополнение частей авиации Военно-Морских Сил. Вместе с тем оно укрепляло свою базу: восстанавливало служебные и, хозяйственные здания, благоустраивало городок и аэродром, разрушенные немецкими оккупантами, приумножало свою довоенную славу высококультурного военного учебного заведения.

На зимний период подразделения возвращались с лагерного городка аэродромов в Ейск. Здесь начиналась усиленная теоретическая учеба и подготовка личного состава к смотру художественной самодеятельности, к зимней спартакиаде.

Зимой жизнь курсанта протекала в главном учебном корпусе, замыкавшем под одной крышей все необходимое: казармы, классы, ангары, спортивный зал, библиотеки, фабрику-кухню. Отсюда курсант опять попадал в руки своего инструктора и с ним, уже только с ним, с раннего утра до позднего вечера делил всегда шумный, пыльный и нелегкий летный день.

Еще задолго до конца теоретической учебы инструктор становился частым гостем в летной группе. Он был обязан знать все о курсанте, прежде чем сесть с ним в самолет, — его успеваемость, здоровье, настроение. Неуспевающие и недисциплинированные к полетам не допускались. Они оставались на зимних квартирах до полного «выздоровления». В результате из училища выходили закаленные, хорошо подготовленные во всех отношениях воздушные бойцы, способные выполнить любое задание Родины.

Лучшие инструкторы были и прекрасными

рационализаторами — открывателями нового в обучении курсантов технике пилотирования и боевому применению. Они изобрели существующий и поныне так называемый «методический чемодан». Это нечто вроде копилки, куда инструктор складывает нужные ему методические пособия. В «методическом чемодане» — миниатюрстарт с набором стартовых сигнальных знаков, правила полетов в аэроузле, модели самолетов, НПП, КУЛП, набор моделей, обслуживающей полеты инструкции, методические разработки — словом, все там есть для предполетной и послеполетной работы с курсантами.

«С «методического чемодана» начинается путь в небо», — так говорили тогда в училище.

В поисках рационализаторов не было границ. Творческая мысль била ключом. Разведчики нового вели борьбу со всем отсталым, устаревшим, отжившим свой век.

С увеличением количества стрельб стало осложняться и техническое обеспечение их специалистами. Так, во время ведения огня по наземным целям (щитам) много расходовалось белого полотна: щит был размером $9 \times 12$ метров. Рационализаторы предложили заменить полотно белой ракушкой. Щит из ракушки износа не знал.

Воздушной целью служил полотняный конус размером $1 \times 5$ метров, который буксировал самолет-истребитель. Чтобы поднять конус в воздух, его складывали и обматывали двухсотметровым фалом. Клубок подвешивался под фюзеляж истребителя. Большой процент конусов разрывался при роспуске.

Инженер С. Дурнев сконструировал автоматическую лебедку для роспуска и буксировки конусов с применением стального троса — вместо фалы. Эта лебедка обеспечила стопроцентную гарантию роспуска конусов и облегчила техническое обслуживание воздушных стрельб.

В августе 1947 года училище вторично принял Александр Харитонович Андреев — теперь уже генерал-лейтенант авиации. Он сменил Героя Советского Союза генерал-майора авиации Н. А. Наумова, ушедшего на другую должность.

В тот же самый период личный состав училища завершил восстановление своей учебной базы. Командование добилось повышения качества подготовки курсантов на основе опыта Великой Отечественной войны. Наконец, самое главное — люди освоили новую технику — принципиально новейшую, позволившую перешагнуть звуковой барьер.

# Конец боевой поршневой авиации

В феврале 1948 года прошла первая послевоенная партийная конференция училища. В ее работе приняло участие 185 делегатов с решающим и 24 — с совещательным голосом.

С докладом «Задачи политорганов и партийных организаций по обеспечению передовой роли коммунистов в боевой и политической подготовке» выступил начальник училища. Он отметил, что за послевоенный период принято в члены партии 375 человек, в кандидаты — 443 человека. В 1947 году, по сравнению с 1946 годом, аварийность снизилась на 33 процента, катастроф совсем не было. Агитационно-массовая работа и печатное слово многотиражной газеты, бюллетеней, стартовок, стенгазет, фотогазет, радиогазет, юмористических и сатирических газет стало более действенным.

Решение партийной конференции, направленное на повышение роли коммунистов в учебно-боевой и политической подготовке, во многом определило успехи личного состава при переходе на новую технику. Достаточно сказать, что в 1949 году общей оценкой летной подготовки была уже твердая «пятерка». То был и год заката боевой поршневой авиации. Долгожданные реактивные самолеты пришли все же как-то внезапно. Летчикам жаль стало состарившихся «Яковлевых», «Лавочкиных» — жаль, как людей, хороших товарищей, с которыми они вместе росли, совершенствовались и завоевывали господство в воздухе в войне с фашистами. Многие плакали, когда тракторы рубили хвосты поршневым боевым самолетам.

Поршневые самолеты-истребители имели максимальную скорость 700—750 километров в час. Реактивные «МИГ-15» — 1070, скорость, близкую к скорости звука. Летчикам хотелось быстрее овладеть «МИГом». «Семьсот километров — уже не скорость», — прощаясь с «Яковлевыми» и «Лавочкиными», говорили они.

По традиции, установленной еще красморлетами, новый самолет прежде чем стать предметом широкого изучения, обязан был показать свою мощь, свои способности на земле и в воздухе. На сей раз традиция нарушилась. В училище пока что имелась только фотография «МИГа», схема расположения его внутренностей и инструкция эксплуатации на земле и в воздухе.

К встрече с «МИГом» — представителем авиации будущего — готовились, как никогда, серьезно и вдумчиво. «МИГ-15» вобрал в себя все высшие достижения века в науке и технике. Это был самолет-интеллигент и позволял управлять собой лишь людям

образованным. Поршневые, винтовые самолеты на земле вполне доверялись трудягам-механикам. Реактивные требовали специалистов более высокого класса — техников. А их в училище насчитывалось немного. Тогда командование приняло решение: лучших авиационных механиков сверхсрочной службы послать учиться на восьмимесячные курсы повышения квалификации; после окончания курсов всем присвоить звание «младший техник-лейтенант» и допустить к обслуживанию «МИГов».

Такие курсы были созданы при училище.

Летом 1950 года прибыли первые самолеты «МИГ-15». Сборкой их руководили старший инженер училища полковник И. Ф. Минкин и инженер полка подполковник технической службы П. П. Антошкин. Самолеты собрали, а облетать их было некому. Никто еще из летчиков училища не имел дело с «МИГом» в воздухе.

По авиационным законам на новом типе самолета выпускать в первый полет летчика мог только старший начальник, сам хорошо владеющий новым самолетом. С этой целью из Москвы прибыл старший инспектор по технике пилотирования авиации ВМС СССР подполковник Б. Н. Бабаев. Вначале он облетал реактивные боевые машины, а затем продемонстрировал в воздухе возможности и способности новейшего советского истребителя.

28 сентября 1950 года надолго запомнилось и всем местным жителям. В этот день они увидели впервые в своем небе «трубу» со стреловидными крыльями, серебристый, ничем не похожий на своих предков, самолет-метеор, красивый и грозный. Они услышали у себя над головой непривычный свист и гром «буревестника эры реактивной техники».

Подполковник Бабаев выполнил в кубанском небе комплекс фигур высшего пилотажа. Затем он снизился и пронесся на малой высоте над центром аэродрома со скоростью, близкой скорости звука. Взмыл свечой вверх и, как тогда показалось даже старым летчикам, растаял в свежей осенней голубизне небес.

Первыми вылетели самостоятельно на «МИГ-15» заместитель начальника училища по летной подготовке полковник А. И. Азевич и старший инспектор-летчик майор И. М. Лукин (ныне генерал). Календарь показывал 6 октября 1950 года. Затем из подразделения офицера Д. И. Богданова была выделена специальная группа рядовых летчиков, которая должна была войти в строй на реактивных самолетах.

Осень оказалась мокрой, туманной. Она помешала закончить программу переучивания в том же году.

Зимой в полках и в учебно-летном отделе велись работы по

оборудованию классов и лабораторий действующими моделями главных узлов сложного организма «МИГа». Модели должны были стать прежде всего подспорьем курсантам в освоении реактивной техники.

В отличие от прошлых послевоенных лет, в 1950 году постоянный летный состав нес тройную нагрузку. Кроме командирской учебы по вводу в строй на «МИГ-15», занятий с курсантами и полетов на отработку личной техники пилотирования, воздушных стрельб, методических полетов, летчики еще отрабатывали полеты по приборам в закрытой кабине, в облаках, ночью, групповые полеты в составе звена и эскадрильи. Полеты в сложных метеорологических условиях и ночью организовал для постоянного летного состава заместитель начальника училища полковник А. И. Азевич.

Этим была повышена общая летная квалификация инструкторов в технике пилотирования и ликвидирован существовавший разрыв в степени подготовки летного состава училища и строевых частей. Большой группе летчиков училища после подготовки присвоили звания военного летчика 2-го или 3-го классов.

За проявленную инициативу в организации полетов на винтовых самолетах в сложных условиях, днем и ночью, командующий Военно-Воздушными Силами объявил благодарность полковнику А. И. Азевичу, старшему инспектору-летчику капитану А. Н. Николаенко, подполковнику Ф. Н. Самохвалову, подполковнику А. П. Давыдову.

Однако полеты в сложных условиях на поршневых самолетах, к чему всегда стремился инструкторский состав, уже не очень-то радовали. Всех обворожила новая, реактивная техника. «МИГом», только «МИГом», прежде всего хотелось овладеть каждому. Ввод в строй летного состава на реактивных самолетах, по условиям погоды, командование смогло возобновить лишь в январе 1951 года.

6 января самостоятельно вылетели на «МИГ-15» майор Д. И. Богданов, майор Н. Ф. Мясников. Полеты прошли удачно. 16 января в воздух поднимаются инспектор-летчик училища А. Н. Николаенко, командиры звеньев капитан Р. Е. Трахтенгерц и старший лейтенант А. А. Наумов, инструкторы-летчики старший лейтенант А. А. Беляев и старший лейтенант П. Ф. Соболев. 25 апреля Азевич совершил ночной полет.

В том же 1951 году были открыты полеты с курсантами на реактивной технике. Этим собственно было положено начало новому периоду в развитии Ейской школы морских летных кадров.

Первое время не все курсанты, и даже не во всех подразделениях, летали на реактивных самолетах, потому что мало еще имелось в училище реактивных самолетов. Часть курсантов проходила подготовку на винтовых истребителях «ЛА-11».

В одном из приказов начальник училища отметил заслуги учебно-летного отдела в оказании помощи командирам частей в подготовке летно-технического состава к переходу на новую материальную часть. Были отмечены наградой начальник цикла теории полета инженер-полковник Д. М. Тропин, начальник цикла тактики полковник П. И. Бискуп, старший преподаватель цикла материальной части инженер-подполковник Н. Н. Биндер, преподаватель этого же цикла майор П. В. Грозин.

Постепенно росло число реактивных самолетов, прибывающих в училище. Увеличивалось и количество курсантов, успешно осваивавших новую технику. В этих условиях преподаватели стремились как можно полнее передать своим подопечным военные и технические знания, собственный опыт. Каждый из них творчески подходил к организации учебного процесса, стремясь создать лучшие, более доходчивые методические и наглядные пособия.

**Начальник училища генерал-лейтенант авиации Александр Харитонович Андреев.**

Преподаватели учебного отдела изготовили для себя и авиаполков макеты кабины «МИГ-15», вначале «немые», а затем и «говорящие» — действующие. Вместо нарисованных кнопок, тумблеров, ручек и рычагов рационализаторы вмонтировали в макеты настоящие части и детали. На цикле боевого применения в макете кабины действовало все, что относилось к вооружению и управлению им. То же самое было сделано и на цикле самолетовождения и радиосвязи. На цикле тактики световые детали кабины в софитах успешно использовались для розыгрыша тактических задач.

Все это способствовало лучшему изучению реактивного самолета. Вскоре от плоскостных макетов стали переходить к объемным. Здесь, помимо рычагов и кнопок, устанавливали уже приборы и механизмы, нужные для тренажа курсантов, а также и летчиков.

Летчики методической группы первые практически освоили стрельбу и ведение воздушного боя с подвижной сеткой прицела АСП (автоматический стрелковый прицел). После того они же разработали для своего училища единую методику обучения по боевому применению и технике пилотирования на самолете «МИГ-15».

И вот, наконец, первый результат напряженного труда. В 1952 году училище дало стране первый выпуск летчиков истребителей-реактивщиков.

Стремительное развитие реактивной техники, вооружения и оборудования, которым начинялась конструкторами современная военная авиация, ставили летчика в затруднительное положение, если он умел лишь стрелять да пилотировать. Нет, «реактивной стрелой» отныне в состоянии повелевать только летчик-инженер.

Эта идея должна была найти свое воплощение в практических делах. Так постепенно менялись методы обучения, менялась и сама учебная программа. Удлинялись также сроки пребывания курсантов в учебном заведении.

Начиналась коренная перестройка всей жизни Ейского училища. В те самые дни, в марте 1952 года, его начальником стал генерал-майор авиации Христофор Александрович Рождественский. Прибыл и новый начальник политотдела — полковник Дмитрий Михайлович Олейников.

А в 1956 году произошло еще два весьма существенных события. Во-первых, училище перешло в подчинение Главного командования Военно-Воздушных Сил страны. И второе. Оно получило новое название: «Ейское военно-авиационное училище летчиков».

# ЗА ЗВУКОВЫМ БАРЬЕРОМ

# Веление времени

Жизнь, бурное развитие современной науки и, в частности, реактивной техники вносили свои коррективы в систему подготовки военных авиационных кадров. Требовался коренной пересмотр всех учебных программ и сроков пребывания будущих высококвалифицированных летных специалистов в стенах учебного заведения.

В этой связи на училище была возложена новая ответственная задача — начать подготовку офицеров-летчиков с высшим образованием для частей сухопутной военной авиации. Отсюда оно и получило новое наименование: «Ейское высшее военное авиационное ордена Ленина училище летчиков».

Министр обороны СССР утвердил новое Положение, определяющее функции учебного заведения. В нем указывалось:

> «Лицам, успешно окончившим четырехлетний курс обучения, выдавать дипломы общесоюзного образца о высшем образовании с присвоением квалификации «летчик-инженер»; комплектование училища производить гражданской молодежью и военнослужащими срочной службы в возрасте 17—21 года, имеющими среднее образование и годными по состоянию здоровья для обучения в летных вузах».

Началась коренная перестройка всего учебного процесса. Эту ответственную работу организовал коллектив училища. Под руководством Героя Советского Союза полковника Петра Изотовича Наумова и начальника политотдела полковника Ивана Петровича Милохова личному составу довелось открыть новую страницу в истории «Ейского».

Прежде всего учебные планы были приведены в соответствие с программами высшей школы. А затем, согласно новым штатам, в учебно-летном отделе ввели общенаучные кафедры высшей математики, физики и химии, технической механики.

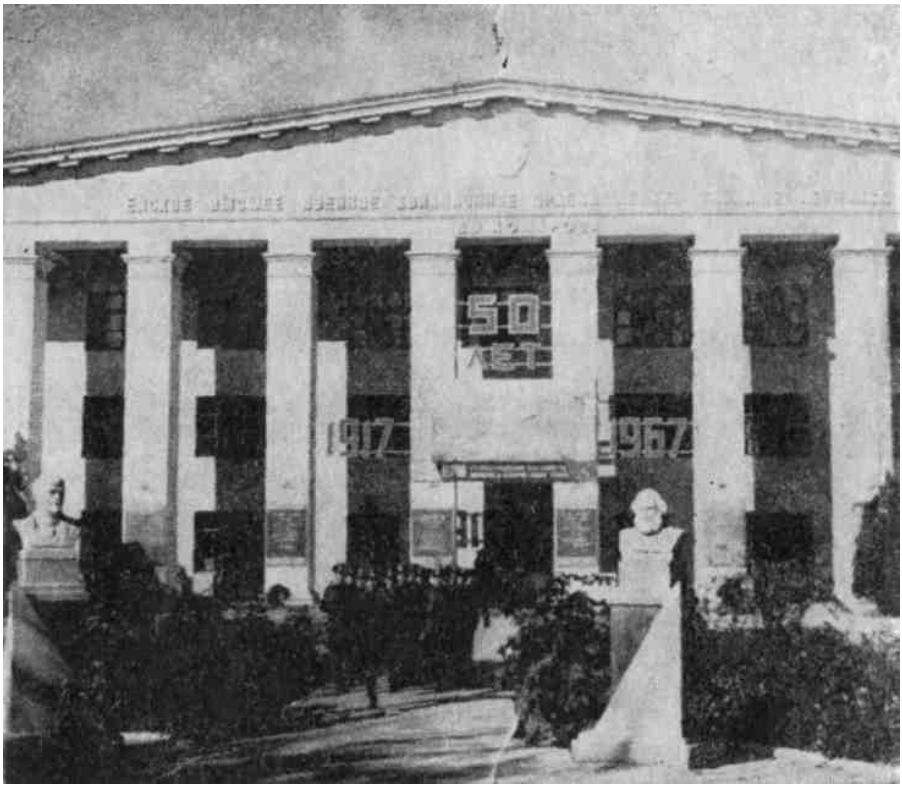
Чтобы наладить плодотворную работу этих кафедр, приняли решение изучить положительный опыт ряда высших учебных заведений страны. Так, училище установило тесную связь с кафедрами и лабораториями Таганрогского радиотехнического, Краснодарского педагогического, Ростовского инженеров железнодорожного транспорта, Новочеркасского политехнического институтов и Ростовского государственного университета.

**Ветераны училища инструкторы-летчики 1-го класса** (слева направо): в первом ряду — **Ю. Прозуменщиков, Л. Коваль, К. Свирщев, А. Федоров;** во втором ряду — **В. Бубенцов, Д. Грицай, А. Песигин, А. Шульга.**

**На торжественном собрании, посвященном выпуску летчиков-инженеров. Момент вручения Ейскому училищу Валентиной Яковлевной Комаровой портрета летчика-космонавта СССР Героя Советского Союза Владимира Михайловича Комарова.**

**Юрий Алексеевич Гагарин и Владимир Михайлович Комаров.**

**Идут занятия. Преподаватель инженер-подполковник Н. Г. Федоровский (воспитанник училища) объясняет курсантам конструкцию авиадвигателя.**




**Центральный вход в Ейское высшее военное авиационное**

**ордена Ленина училище летчиков имени В. М. Комарова.**

Кафедры возглавили опытные преподаватели кандидаты наук А. Д. Кисловский и Б. Г. Кудрин. Учебную базу по программе высшей школы создавали личный состав УЛО, службы штаба и тыла училища. Это помогло сплотить весь коллектив, непосредственно отвечающий за учебный процесс.

Профессорско-преподавательский сослав общенаучных дисциплин уже в первые месяцы пребывания в училище хорошо отозвался о коллективе военных преподавателей, об их сплоченности и товарищеской взаимопомощи. «Мы желаем работать в таком коллективе, — заявили они. — Все, что сделано за такой короткий срок, нас поразило…»

Была также проявлена забота о дальнейшем повышении квалификации летно-инструкторского состава. С этой целью в 1960 году в училище открылось вечерне-заочное отделение с четырехгодичным сроком обучения. И никто не удивлялся, когда опытные летчики, прошедшие сквозь «навигационные» трубы на всех высотах, запеченные солнцем, просоленные морскими ветрами и мятые войной, садились за парту. Вела их к высотам знаний любовь к своей беспокойной профессии. Опытные авиаторы понимали, что в новой машине со старым багажом они могут оказаться простой скоростной мишенью для реального противника. Поэтому тратили много сил, времени на то, чтобы постигнуть точные науки, и получали высокие оценки при защите диплома.

Инструктор-летчик В. Я. Гинкул, например, закончил программу заочного обучения с золотой медалью, инструктор-летчик А. В. Муртазин — с отличием. На организацию заочного отделения и мобилизацию летно-инструкторского состава положили много труда командование и политотдел. Более половины инструкторов было зачислено на заочное отделение.

Переход училища на новую систему подготовки летных кадров — по программе высшей школы — осуществлен был своевременно. Началась новая полоса в его жизни — подготовка первых летчиков многоцелевого назначения, авиаспециалистов, способных в совершенстве управлять современной реактивной техникой, вести бой с любым противником и в любых условиях.

# Скачок

В авиации, как и в каждой отрасли народного хозяйства нашей страны, качественно новый скачок вперед был заложен еще Великим Октябрем. А подготовлен он многолетним трудом миллионов советских людей, теми колоссальными преобразованиями, что принес с собой социалистический образ жизни, создавший благоприятные условия для бурного развития отечественной науки и техники.

В авиации начала шестидесятых годов данный скачок ознаменовался выходом человека за звуковой барьер, а затем — и в космос. Он резко изменил и лицо старейшей в стране кузницы летных кадров — лицо Ейского авиаучилища.

Сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик не пожелал, чтобы о нем и о тех, кто его водит и как водит в заоблачные дали, рассказывали подробно. Да и невозможно в одной книге осветить подробно все события за минувшие полвека, касающиеся интереснейшей поры вечной авиационной молодости.

Начнем, допустим, с того, что новый самолет перемещается в воздухе быстрее… Здесь действительно не «всякое сравнение подойдет». Если авиаторы двадцатых годов горделиво утверждали, что «пятак» летает быстрее альбатроса, это было почти верно. Внуки их летали со скоростью стрижа. А правнуки далеко обогнали звук, скорость которого в плотных слоях воздуха составляет, как известно, триста сорок метров в секунду.

Как же тогда быть? А вот, пожалуй, так. По затраченным усилиям и своей сложности выход за звуковой барьер можно приравнять к первому полету на «пятаке». Но по своей сути, по значению, что ли, — это достижение аэронавтики роднится с проникновением в атомное ядро. Не меньше.

Многие люди знают сверхзвуковой самолет лишь по тем «хлопкам» — «выстрелам», которыми он приветствует их из стратосферы, когда пробивается в мир фантастических скоростей, где живут и сгорают в неведомом космическом огне небесные тела. Кульминационный момент выхода за звуковой барьер сравним разве что с отрывом от земного притяжения.

За право прописки за гранями фантастики, видеть и чувствовать, как отстает звук, летчик обязан платить земле и прежде всего своей Родине большой любовью. Кому дано утверждать себя в мире небесных тел, должен обладать упорством Петра Нестерова, отвагой Владимира Талалихина, идейной стойкостью двадцати восьми гвардейцев-панфиловцев.

…Первыми в училище начали осваивать этот тип самолета

подчиненные офицера Карлашова. Вылетел же первым самостоятельно на сверхзвуковом истребителе офицер А. Я. Денисенко.

В тот день даже жаворонки на аэродроме, казалось, замолкли в ожидании минуты, когда первый летчик училища поведет в белесое, выгоревшее за лето небо такую необычную машину. Полет прошел благополучно. И следом за первым последовали новые вылеты. Их совершили офицеры И. Р. Семенюта, Г. М. Рыжечкин и другие летчики.

Самолет этот собран из деталей, созданных на принципе высших инженерных расчетов. Но в организме высокоразвитой техники нет ничего идеального, здесь тоже случаются «инфаркты». Потому-то конструкторы, наши советские творцы чудесных летательных аппаратов, снабдили современного пилота безотказными автоматами для защиты его жизни в воздухе. Тем же целям служат сейчас и наземные средства обеспечения полета: радио, радары, пеленгаторы, маяки и многие другие приспособления. Однако же, как и в век поршневой авиации, главным защитником человека на борту признан лично он сам. Летчику доверено самому решать в роковую минуту «казнить или миловать» вышедшую из повиновения технику. Но так уж повелось исстари у людей беспокойной и романтичной профессии — во всех несчастных случаях в воздухе забывать о себе и спасать от гибели машину.

Такой пример можно привести из жизни училища.

Летчик А. Я. Денисенко однажды выполнял особое задание на большой высоте. Он находился очень далеко от места взлета-посадки, когда перестал срабатывать прибор, поддерживающий температуру в кабине. Специальный высотный костюм-скафандр с автоматической подачей кислорода защищал летчика от удушья, но не мог предотвратить ожогов. В кабине быстро нагревались металлические детали. Пряжки привязных ремней даже через особую ткань высотного костюма прилипали к телу, причиняя нестерпимую боль.

Устранить неисправность можно было лишь дома, у себя на аэродроме. Избавиться от раскаленных предметов можно было и в полете — стоило только нажать на рычаг катапульты. Против крайней меры восстал разум Денисенко — командира и старого боевого летчика.

Денисенко знал: с самолетом, если его покинуть, может разбиться и вера курсантов в надежность новой техники. Тогда кто-то надолго отвернется от этой замечательной машины, а возможно, и навсегда простится с нею. И Военно-Воздушные Силы страны не получат в срок необходимого количества многоцелевых

современных летчиков.

Веря, что у него хватит терпения вынести боль, Денисенко принял решение идти на посадку. Решение рискованное, но верное. Летчик благополучно приземлился на своем аэродроме. По отпечаткам пряжек на его теле можно было догадаться, каких усилий воли это стоило человеку, офицеру. Зато курсанты на примере своего командира убедились, что новый самолет весьма живуч и во власти летчика подчинить его себе, даже когда возникли неисправности.

Один из первых совершил ночной полет на сверхзвуковом самолете новый начальник училища Герой Советского Союза генерал-майор Б. М. Ривкин.

Таким образом, полетами в сложных условиях был закреплен и завершен переход на новую технику. Под командованием генерал-майора Бориса Мироновича Ривкина и полковника Ивана Ивановича Кузнецова (начальника политотдела) училище успешно преодолело все болезни роста, все трудности, связанные с перестройкой учебного процесса по программе высшей школы, и за короткий срок сделало новый, существенный шаг вперед. В эти годы из его стен вышло немало летчиков-истребителей, прекрасно владеющих новейшей сложной боевой реактивной техникой.

Успех, разумеется, пришел не сразу. Ему предшествовала большая, кропотливая работа личного состава, осуществленная за немалый отрезок времени. Именно в те дни и была заложена прочная основа высшей школы. Обеспечивалась она незыблемыми положениями и требованиями приказов. Вся организаторская работа в училище была сосредоточена на решении главных задач дня. Здесь боролись за то, чтобы летно-технический состав отлично знал авиационную технику и умело эксплуатировал ее. Добивались от каждого военнослужащего строжайшего соблюдения законов, регламентирующих летную работу, единства требований в обучении и методических разработках по задачам и упражнениям КУЛПа для летно-инструкторского состава, широкого использования наглядных пособий как инструкторами, так и курсантами. Командиры и начальники всех степеней строжайше следовали незыблемому принципу: старший передает свой опыт и знания младшему, командир учит подчиненного. Вместе с тем постоянно принимались меры к тому, чтобы у всех инструкторов была бы высокая как летная, так и инструкторская подготовка.

Безусловно все эти задачи решались коллективно. Командование училища прочно опиралось на коммунистов и комсомольцев, которые выступали инициаторами всех полезных

дел, постоянно служили для всех личным примером в учебе и поведении.

Партийно-политическая и политико-воспитательная работа велась повседневно и целеустремленно. Здесь ни на минуту не забывали, что основой всех успехов в боевой и политической подготовке, в укреплении воинской дисциплины и образцового армейского порядка является индивидуальный метод в воспитании людей. Исходя из этого и строилась партийно-политическая работа.

Большой патриотический подъем вызвал среди авиаторов XXII съезд КПСС. В училище широко развернулось соревнование за отличные эскадрильи, роты, взводы, звенья, летные экипажи и расчеты, за умножение рядов отличников и классных специалистов.

Одним из первых добилось лучших результатов подразделение подполковника Н. Ф. Авачева. Здесь выросло два отличных звена и одиннадцать отличных экипажей. Многие воины повысили свою классность и стали спортсменами-разрядниками.

Все это не могло не отразиться самым лучшим образом на усилиях летного и технического состава в борьбе с происшествиями…

Вот несколько примеров.

Курсант Б. Чумаков, из отличного звена майора С. И. Крылова, отрабатывал высший пилотаж на самолете «МИГ-15». Находясь на высоте 5 000 метров, он вдруг почувствовал, что двигатель работает неровно, как бы с перебоями, и тяга его катастрофически падает.

Хорошо обученный в методическом городке (на тренажерах) тому, чтобы действовать уверенно в особых случаях полета, Чумаков прекратил выполнять задание и по радио доложил руководителю полетов о случившемся. А затем, выполняя его команды, вывел машину на аэродром и приземлился, как учили, — точно у посадочных знаков.

За выдержку и грамотные действия начальник училища наградил курсанта Б. Чумакова ценным подарком.

Другой случай.

Техник-лейтенант Кравченко осматривал реактивный самолет после полета на линии предварительного старта. Вдруг он поднял над головой скрещенные руки и крикнул летчику:

— Приехали! Заруливай на стоянку.

Техник сказал — спорить бесполезно. Летчик порулил. А руководитель полетов потребовал объяснения.

— В чем дело? — спросил он недовольно.

— Смещение лопатки направляющего аппарата турбины, — ответил техник.

Не хотелось руководителю полетов «терять» самолет в разгар работы. И все же он вздохнул с облегчением: неисправность в аппарате турбины могла закончиться крупным летным происшествием. Но как мог обнаружить ее Кравченко? При стартовом осмотре заметить смещение лопатки мог только человек с особо острым зрением.

Глаза у техника-лейтенанта коммуниста Кравченко — самые обыкновенные, человеческие. Просто он всей душой любит свое дело. Он мастер этого дела, потому что постоянно учится и учит своих подчиненных быть скрупулезно придирчивым ко всем мелким, даже кажущимся незначительным, на первый взгляд, неисправностям на самолете. Это и помогло зафиксировать при стартовом осмотре малозаметное для невооруженного глаза смещение лопатки.

И таких фактов, характеризующих высокую квалифицированность и самоотверженность воинов Ейского авиаучилнща, имеется немало. И все они говорят о том, что авиаторы неукоснительно выполняют свою торжественную клятву — военную присягу, свято берегут и приумножают славные боевые традиции знаменитой школы военных летчиков, идут по стопам героев.

В процессе летной и теоретической подготовки курсантов совершенствовалось методическое мастерство командиров-воспитателей. Лучшими методистами были признаны летчики-инструкторы Ю. В. Гладков, В. Е. Кальченко, К. М. Свирщев, преподаватели училища А. А. Афанасьев, Н. Е. Зверевич, И. П. Ульченко и многие другие.

Из года в год в училище накапливался опыт обучения воинов на реактивной технике, а тренировки постоянного летного состава по задачам КБП (курса боевой подготовки) повышало его классность. В результате постоянный летный состав достиг высокого боевого мастерства, соответствовавшего современным требованиям. Летчики отлично работали на всех высотах: в сложных условиях, днем и ночью, в совершенстве овладели высшим и групповым пилотажем. А майор Соколов, капитаны Белоусов, Кругов, Бабенко, старший лейтенант Дегтяренко выполнили на самолете нормативы мастера спорта СССР.

За образцовое выполнение главной задачи, возложенной на училище, в сентябре 1961 года были награждены орденами и медалями Советского Союза генерал П. И. Наумов, офицер М. И. Игнатов, заведующий кафедрой А. Д. Кисловский. За успехи в учебно-боевой и политической подготовке и отличное освоение

новой техники в сентябре 1962 года были награждены орденами Красной Звезды офицеры Н. Ф. Авачев, В. М. Агафонов, В. А. Баяк. Многие воины в те же годы удостоились Почетных грамот, ценных подарков и других поощрений.

# Теперь бы в космос!

Дни бежали быстро. Мелькали, как в кинематографе, времена года: не успеет настать зима, а лето уже тут как тут.

Кажется, давно ли прогремел первый «гром» сверхзвукового самолета в кубанском небе, а уже это стало обыденным явлением. Сколько минуло с той поры, как на этой машине впервые поднялся в бездонное южное небо один из летчиков-инструкторов? Сравнительно немного.

Наконец, пришел тот торжественный день, когда Страна Советов получила из стен Ейского авиаучилища первых летчиков-инженеров. На государственных экзаменах все они показали глубокие теоретические знания и высокую летную подготовку. Всем выпускникам было присвоено звание военного летчика 3-го класса, а товарищи В. Г. Бобров, В. И. Долгов, Е. П. Заруднев, П. Н. Минин, В. Я. Орлов, И. И. Тимков и Н. И. Чага заслужили дипломы с отличием.

Преподаватели и командиры горячо поздравили своих первых выпускников, завершивших обучение по программе высшей школы. Горячо напутствовал их в жизнь начальник училища, участник Сталинградской битвы Герой Советского Союза генерал Борис Миронович Ривкин, начальник политотдела полковник Петр Иванович Аверчев.

В том же году в училище поступил учебный реактивный самолет. Эта машина позволяла во время тренировок курсантов упростить их переход на боевые машины. Первым освоил его и приступил к обучению на нем курсантов летно-инструкторский состав подразделения В. Ф. Волкова.

В этот период в училище внедряются малые обучающие машины и программированный метод обучения. Лучших результатов здесь добилась кафедра, которой руководит инженер-полковник Н. Е. Зверевич. Постоянный поиск новых форм в теоретической и летной подготовке личного состава и модернизация старых методов давали широкую возможность с каждым годом повышать качество и количество выпускаемых летчиков.

Средний балл полетной подготовке у второго выпуска летчиков-инженеров был значительно выше прежних лет. Причем курсанты летали на боевое применение и сдавали экзамен только на сверхзвуковом самолете. У них не было каких-либо серьезных летных происшествий.

В процессе становления летчика-инженера жизнь выдвигала на первый план морально-этическое и физическое воспитание. А

революция в военном деле потребовала коренного изменения и в идеологической закалке советских воинов. В этой связи была проведена военно-теоретическая конференция. Ее участники обсудили вопрос: «Совершенствование подготовки квалифицированных летных кадров в современных условиях». С докладами выступали начальник училища Б. М. Ривкин и начальник кафедры марксизма-ленинизма кандидат исторических наук С. Т. Хомутов.

В те же дни командование училища совместно с работниками политотдела и преподавателями кафедры марксизма-ленинизма проанализировали отзывы о деловых качествах своих выпускников, присланные из строевых частей. Изучив их, учебный совет разработал конкретные меры улучшения воспитательной работы среди курсантов. То же самое проделали партийные и комсомольские организации. Главное внимание обращалось при этом на вовлечение каждого курсанта в активную общественную жизнь, на привитие каждому из них навыков политико-воспитательной работы в массах.

Много внимания, как и раньше, уделялось вопросам социалистического соревнования. Здесь сознавали, что без него трудно решать все те задачи, которые возложены на личный состав училища.

Еще в 1964 году комсомольцы 2-го курса, включившись в эстафету славных дел в честь 40-летия со дня присвоения комсомолу имени Ленина, выдвинули лозунг: «Каждое полетное задание выполнять только на отлично». Этот горячий призыв нашел отклик на всех курсах, во всех подразделениях. Среди технического состава и авиаспециалистов развернулось патриотическое движение за повышение классности, что послужило важным стимулом в резком улучшении подготовки курсантов и ликвидации летных происшествий.

Воспитательная работа, проводимая с курсантами, тесно увязывается с решаемыми задачами, прочно опирается на славные революционные и боевые традиции как самого училища, так и всей Советской Армии. И вполне естественно, Музей боевой славы училища стал подлинным центром военно-патриотического воспитания будущих офицеров. Здесь молодые авиаторы встречаются с людьми старшего поколения — революционерами, выдающимися деятелями науки и культуры, прославленными военачальниками. Практикуются здесь же и занятия по истории учебного заведения.

Так, в разное время побывали в Музее боевой славы дважды Герой Советского Союза генерал-майор Н. В. Челноков, Герой Советского Союза Г. В. Короленко, герой Брестской крепости

П. М. Гаврилов, мать Героя Советского Союза Юрия Смирнова, Ф. И. Конкин — командир 195-го Ейского стрелкового полка, почетным красноармейцем которого был Владимир Ильич Ленин. Сюда приезжали старые большевики В. Г. Машкевич и М. С. Игнатьев. Все они с увлечением рассказывали ейчанам-воинам о славном революционном прошлом Советской Родины, о своей жизни, учебе и трудовых делах, давали советы, как нужно жить и трудиться, чтобы с достоинством выполнить свой воинский долг, приумножить славу старших поколений.

Сюда приезжают также рабочие и колхозники Кубани, чтобы поделиться своими успехами, узнать, чем сильна, чем, как говорится, дышит современная авиация. Воины, в свою очередь, интересуются жизнью хлеборобов и рабочих края, выступают перед ними с лекциями, докладами, концертами художественной самодеятельности, помогают убирать богатые урожаи.

Безусловно все эти мероприятия играют важную роль в воинском воспитании летного состава училища, поднимают его моральный дух, воодушевляют на новые патриотические дела. Такая постановка воспитательной работы способствует повышению боевого мастерства курсантов, дальнейшему укреплению воинской дисциплины и образцового армейского порядка.

Высокими успехами в учебе и службе встретили воины Ейского авиаучилища XIV съезд ВЛКСМ. Его делегаты капитан В. Опалюк и В. Величенко с гордостью рапортовали: каждый второй комсомолец в училище — отличник учебно-боевой и политической подготовки, две трети из них — классные специалисты. А восемьдесят процентов — спортсмены-разрядники.

Кстати, о физической подготовке. Ее роль ныне значительно возросла. В связи с переходом на новую реактивную технику в повестку дня встала задача — еще более усиленно закалять будущих воздушных бойцов, чтобы в воздухе они могли бы всегда найти выход из любого создавшегося тяжелого положения.

В арсенале разнообразных форм воспитания выносливых, физически закаленных воинов одно из первых мест занимает массовый спорт.

Все помнят знаменательные спортивные победы. Например, особенно запомнился 1962 год, когда спортивная команда училища, участвуя на окружной спартакиаде, завоевала первенство по гимнастике, классической борьбе, тяжелой атлетике, водному поло и футболу. В училище воспитались сотни мастеров спорта, спортсменов-разрядников. Вот уже в течение многих лет училище занимает первое место среди летных вузов в

смотровых конкурсах Главкома ВВС Вооруженных Сил СССР на лучшую организацию спортивной работы.

В училище хорошо поставлена культурно-массовая работа. Партийная и комсомольская организации курсов и обслуживающих подразделений повседневно заботятся о культурном и плодотворном досуге воинов, о повышении их общего кругозора. В последнее время значительно улучшилась деятельность клуба, библиотек, ленинских комнат. И если раньше они всю свою работу сводили лишь к пропаганде политических знаний, то теперь стали повседневно заниматься еще и морально-этическим и эстетическим воспитанием авиаторов через университеты культуры, лектории, молодежные диспуты, читательские конференции, киновечера. Тем же делам служат и словесные «бои» в Клубе веселых и находчивых — КВН.

Широта и разнообразие воспитательного комплекса полностью отвечают современным требованиям, соответствуют духу времени и обеспечивают выпуск летчиков-инженеров с широким диапазоном боевых и командных навыков.

Бегут годы. И уже только в Музее боевой славы можно услышать, как кто-то, прочтя надпись под пожелтевшей фотографией, скажет: «Красморлеты!..»

По воле переменчивой военной судьбы давно не носит морскую форму училище. Ейские подпочвенные солончаки выбили тополя, видевшие, как приводнялись в заливе первые советские гидросамолеты.

Не узнать теперь того места, где круглосуточно слышен был гул морских самолетов.

Уже стали бабушками ейские матери, чьих детей рано будил гул четырехмоторных гофрированных «ТБ-3». Мужними женами стали девушки, которых провожали бравые моряки-курсанты братья Цветковы, Мазуренко и другие летчики, ставшие известными воздушными бойцами.

Бегут годы, как волны моря, чередой. Ударившись о край своего календаря, они уходят безвозвратно. Все это, разумеется, несколько грустно. Однако воспитанники Ейского авиаучилища — большие жизнелюбы. И их беспредельно радует то, что в авиагородке, на месте старых тополей, растут теперь кудрявые клены, что в районе бывшего некогда гид род ром а нынче — прекрасный городской пляж. Их безмерно радует, что на смену братьям Цветковым в училище пришли братья Федоровы — Олег и Борис, сыновья боевого морского летчика, выпускника «Ейской», генерала Федорова. Ветеранов училища воодушевляет и то, что курсанты — будущие летчики-инженеры, возвращаясь из учебно-боевого полета, гордо докладывают инструктору: «Задание

выполнено!». А затем, в кругу однокашников, вздыхают с улыбкой: «Хороша, да мала стратосфера. Теперь бы в космос!».

# Подвиг

Помните Ивана Моисеевича Сухомлина?.. Год 1935-й. Он, тогда летчик-инструктор, на Всесоюзных соревнованиях планеристов в Крыму побил мировой рекорд продолжительности полета на безмоторном аппарате конструкции своего однополчанина — Верзилова.

Ивану Моисеевичу Сухомлину удалось выжать из «самотканого» планера все, на что тот был рассчитан, и тем самым определить себе новый путь в авиацию. До 1937 года работал Сухомлин в училище, а затем прочно вошел в семью летчиков-испытателей.

В сороковом году Сухомлин на самолете-амфибии «АНТ-44» установил шесть мировых рекордов высоты и скорости. Все эти достижения до сих пор никем не побиты.

**Заслуженный летчик-испытатель СССР Герой Советского Союза Иван Моисеевич Сухомлин — воспитанник Ейского авиаучилища.**

В Отечественную войну Иван Моисеевич сражался с немецко-фашистскими захватчиками на Черноморском и Северном флотах. Сейчас он летчик-испытатель. Ему принадлежит тридцать

авиационных рекордов, зарегистрированных ФАИ. Он с экипажем на самолете «ТУ-114» первый в мире поднял на высоту 12 535 метров груз в 25 и 30 тонн.

За трудовую доблесть, мужество и отвагу, проявленные при выполнении ответственных заданий Родины, Указом Президиума Верховного Совета СССР полковнику И. М. Сухомлину присвоено звание Героя Советского Союза. Так в мирные дни он стал доблестным воином.

…Уже немного осталось перелистать страниц славного пятидесятилетия Ейского авиационного училища. В конце трудного пути, прежде чем сесть передохнуть, всегда хочется оглянуться назад, найти в мареве времени своего наставника и поблагодарить его. «Ейчанину» им мог служить его дед по авиационной родословной. Для одного — это морлет Мельников или Ляпидевский, для другого — Бринько или Денисенко. Словом, у каждого воспитанника «Ейской», помимо отца-инструктора, обязательно был еще «дед» — летчик старшего поколения, чем-то прославившийся в советской авиации.

«Дед» запрещал думать о себе и оглядываться в пути. А в трудную минуту, в летном шлемофоне своего времени, он вставал впереди и сурово приказывал: «Мне бы твою машину… Веди! Ты забыл, что самолет не имеет задней скорости и не смеет даже замедлить движение?!»

В этом — гордость летчика и оправдание часто повторяющимся в книге словам: «новый», «первый». Тот, кто постоянно в движении, всегда что-то открывает первым. Отсюда и недовольство курсантов, летающих на сверхзвуковых самолетах: «Хороша, да мала атмосфера. Теперь бы в космос!..»

Оглядываясь назад, нельзя не вспомнить и тот день, когда мир всполошил радостный вскрик воспитанника училища лейтенанта Волкова: «Полюс под нами!» И, зная историю школы мужества, не удивляешься, что ровно через двадцать лет опять не кто иной, как выпускник «Ейской», всполошил мир, послав Земле с трехсоткилометровой высоты волнительную весть: «Человек вышел в космос!»

Первым таким человеком был Алексей Леонов. А тот космический корабль пилотировал воспитанник «Ейского» Павел Иванович Беляев, окончивший училище в летной группе инструктора капитана А. И. Соколова. Он первый из ейчан вышел на трассу, ведущую к Луне, звездам загадочных Галактик. Именем Беляева открывается новая глава истории Ейского высшего военного авиаучилища. Глава, у которой не будет конца, но всегда и для всех будет одинаковым начало — первые страницы этой книги. А точнее — Петроград, Октябрь, красморлеты. И еще

известно уже сегодня: в космической главе тоже пройдет красной нитью главная сюжетная линия — командир учит подчиненного жить, побеждать врагов, любить Родину, свой народ, свое оружие.

**Воспитанник Ейского авиаучилища летчик-космонавт Герой Советского Союза полковник Павел Иванович Беляев.**

Подвигом мирных дней можно назвать и действия курсанта Романа Епифанова в период сдачи им экзаменов по летной подготовке. Подвиг не рождается на пустом месте. Это, очевидно, высшая степень того, что принято называть подражанием. Кому подражал Роман Епифанов в этом особом случае полета? Вероятно, своему командиру А. Денисенко, который, рискуя собой ради большого дела, спас сверхзвуковой самолет. Курсант Епифанов действовал также мужественно и умело, спасая людей…

Летчик-истребитель, как птица, один на один встречается с атмосферой. И только он знает, какие мысли приходят в голову, если землю внезапно закроет туман, если небо вдруг расцветет молниями, если остановится двигатель и не с кем словом перекинуться, хотя бы просто так, для разрядки нервов…

У курсанта Романа Епифанова двигатель остановился на высоте 500 метров над большим промышленным городом. И сверхзвуковой самолет, который пилотировал Роман Епифанов, сразу же приобрел летучесть камня.

Прежде чем курсант, выполнявший задание государственной экзаменационной комиссии, успел передать на СКП (стартовый командный пункт) сигнал бедствия, там уже заметили белый шлейф за хвостом самолета и знали, что за этим последует. На самолете лопнула главная артерия, теперь горючее выбрасывается в атмосферу и…

— Катапультируйтесь!..

**Летчик-курсант Роман Епифанов.**

Команду руководителя полетов услышали и записали на магнитофонную пленку все радиостанции училища. Только к нему, молодому летчику, терпевшему бедствие, не дошел этот голос. У курсанта с остановкой двигателя оборвалась и связь с землей через эфир. Но осталась связь — сердце летчика и все, что его связывало с землей двадцать один год: мать, отец, школа, комсомол, все люди. Люди, ради спокойствия которых он, Роман Епифанов, выбрал для себя самую нелегкую военную профессию.

Летчику в воздухе на принятие решений отводятся мгновения… Мгновение назад Епифанов вскользь видел под собой, в оправе Азовского моря, густо расставленные кубики домов. Сквозь чистый, продутый бризами воздух и солнечную паутину, вившуюся в толще лобового стекла, видел желтое зарево осенних садов, парков, бульваров. Вдруг и зарево садов, и дома,

похожие на детские кубики, — все, что составляло большой промышленный город, как бы приподнялось и встало перед ним стеной. И он шел на эту стену со скоростью и зарядом многотонной бомбы.

Уже осталось 400 метров до точки соприкосновения самолета с жилым массивом. На этой высоте почти невозможно развернуть машину, у которой перестало биться сердце. Но еще не поздно катапультироваться и раскрыть парашют. Это еще возможно. И никто не сказал бы Роману: «Ты трус!» Никто. И никто не узнал бы в городе, что это он, Роман Епифанов, сын бывшего военного летчика Александра Епифанова, по воле особого случая, в полете бросил самолет.

«Так будет, — успел подумать Епифанов прежде, чем принять решение. — Так будет, если не направить самолет в поле… вон на тот, выжженный осенью пустырь…»

А другой голос, идущий из глубины души, предательски нашептывал: «Ты еще мало видел в жизни, ты, влюбленный в утренние зори и девчонку с лучистыми глазами… Катапультируйся, пока есть время. Третьего тебе не дано».

Роман-курсант плотно сжал губы: «Дано!» По-мужски сурово свел мальчишеские брови: «Дано!» — и ввел самолет в разворот. Ввел спокойно, но властно. Как это делал его старший командир в минуты опасности. Как учил Романа-курсанта инструктор-летчик В. И. Маркин.

Развернув машину над городом, Епифанов установил ей минимальную скорость падения и направил носом в поле с такой же твердостью, как это делали в свое время все двести Героев Советского Союза — воспитанники Ейского училища. Они тоже учили Епифанова, учили заочно, развивая в нем благородные чувства настоящего человека, умеющего распознавать настоящих врагов и настоящих друзей.

Врагом курсанта была сейчас высота. Она катастрофически быстро таяла.

«Осталось 320 метров! — опять взбунтовался тот, второй голос Романа. — Сейчас или никогда. Слышишь?!»

Роман-курсант слышал. Но у него еще не было твердой уверенности в том, что машина, оставленная пилотом, не свалится на город.

В лобовом стекле все отчетливее проявлялась железнодорожная станция. Поблескивали на солнце окна пассажирских вагонов.

Стрелка высотомера неудержимо клонилась к нулю. Впереди же все еще маячили окна пассажирских вагонов, а дома городской окраины, как казалось летчику, ужасно медленно плыли

навстречу.

250!..

Психологи часто спорят о природе подвига. Спорил на эту тему не раз со своими друзьями и Роман Епифанов. Но он сказал: «Нельзя воодушевить на подвиг, не уважая подвигов уже совершенных». Но когда листаешь страницы биографии Романа Епифанова, когда читаешь написанные им стихи, рассказы, просматриваешь его курсантские конспекты — узнаешь, что Роман Епифанов высоко чтил и ставил себе в пример подвиги, уже совершенные его соотечественниками, и что боялся юноша одного: в час испытания оказаться на преступно низкой высоте, позорной для воспитанника Ейского училища.

Уводя самолет подальше от людей, Епифанов не думал, что он совершит поступок, достойный награды. Он просто не мог поступить иначе. И в те краткие мгновения работал по системе «один за всех», построенной на высших расчетах солдатской гуманности, летного мастерства и лучших советских традиций.

А годом раньше Роман Епифанов уже вписал в историю училища одну свою славную страницу…

То было на самолете «МИГ-17». Епифанов атаковал «противника» и, по ошибке летной молодости, оказался в вихрях струи атакованного им самолета и резко убрал обороты двигателя, отчего он тут же заглох.

Еще отец говорил Роману: «Решив летать, помни: если летчик, спасая самолет, погиб — он герой. Если летчик спас самолет и остался жив — он дважды герой». Роман исправил допущенную им ошибку. Запустил двигатель в воздухе и прекрасно посадил «МИГ» на своем аэродроме.

…Теперь же Роман пилотировал сверхзвуковой самолет. И двигатель задохнулся у него от «голода», к тому же на малой высоте, где никакими усилиями невозможно восстановить потерянные метры.

Когда, наконец, осталась позади железнодорожная станция, Епифанов выбросился из самолета. Полное наполнение парашюта на какую-то долю секунды опередило удар о землю ногами. Епифанов упал, хотя мог бы устоять. Упал на землю, недавно взрыхленную плугом, и с минуту лежал неподвижно, уставясь широко раскрытыми глазами в голубое зовущее небо. Лежал и улыбался, посмеиваясь над опасениями «боязливого Ромки». Вдруг он вздрогнул, подумав: «А самое главное ведь впереди».

Впереди был еще один зачетный полет. Если экзаменационная комиссия даже поставит Епифанову хорошую оценку за это, вполне обоснованное падение, он все равно должен еще раз взлететь и благополучно сесть. Иначе не получит диплом

инженера-летчика, о чем мечтал еще мальчишкой и писал в своих первых стихах.

Однако нужны крепкие нервы, большое мужество, нужна непоколебимая вера в себя, в технику, в то, чтобы удар, едва не сразивший тебя насмерть, был случайным. Нужно, чтобы и командиры твои поверили, что ты сможешь снова подняться в небо сейчас же, что у тебя не осталось травмы после падения, прежде всего травмы психической.

Видеть обломки своего самолета и садиться в другой — тоже мужество. А мужеству нельзя научить. Оно, видимо, приобретается через контакт с людьми, проверенными на прочность огнем и бурями. Такими людьми богато Ейское ордена Ленина училище летчиков. И когда курсант Епифанов садился в другую боевую машину, друзья и командиры смотрели на него без удивления, но с нескрываемой гордостью. И даже завистью.

— Все ясно? — как обычно, спросил инструктор.

— Так точно!

— Повнимательней будь! — и Маркин помог курсанту закрыть тяжелый, полный солнечного света, фонарь…

Роману Александровичу Епифанову вручили диплом инженера-летчика и офицерские погоны. А несколько раньше начальник училища наградил отважного воина именными часами.

Юноша впервые в жизни получал награду. Он очень волновался, но произнес четко и гордо:

— Служу Советскому Союзу!

…Наши города могут спать спокойно. Наше небо надежно охраняют славные соколы, среди которых немало ейчан. В их боевой шеренге — инженер-летчик лейтенант Епифанов, молодой коммунист, правнук первого Героя Советского Союза Ляпидевского, внук Захара Сорокина, брат космонавта Беляева — это по авиационной родословной, — прославленного аса, смело идущего по стопам отцов.

# Радость творчества

> «Дорогие товарищи, наши сверстники! Нам выпала большая честь жить, учиться в такое замечательное время, когда советский народ, воодушевленный историческими решениями XXIII съезда КПСС, стремится достойно встретить замечательную дату истории нашей страны и всего прогрессивного человечества — 50-летие Великой Октябрьской социалистической революции…»

Так начиналось обращение курсантов Ейского высшего военного авиационного ордена Ленина училища летчиков ко всем курсантам предстоящего юбилейного выпуска военных училищ страны. В нем излагалась задача советских воинов по дальнейшему укреплению оборонной мощи Советского государства, повышению боевого мастерства и постоянной боевой готовности войск. Ейчане призывали достойно встретить пятидесятый юбилей Советской Родины, быть достойными сынами своих отцов.

Обращение это заканчивалось следующими словами:

> «Нет для нас выше чести, чем пронести дальше опаленные в битвах знамена к победным высотам коммунизма. Не посрамим же чести офицера юбилейного выпуска!»

Ейчане — достойные продолжатели славных революционных и боевых традиций. Ейское авиационное училище — детище Октября: родилось оно с первыми декретами власти Советов.

В патриотическом призыве курсантов молодо и уверенно звучала клятва — с честью нести вперед опаленные в битвах красные знамена, приумножить славу легендарных красморлетов.

Свою торжественную клятву ейчане выполняют добросовестно. Доказательством тому могут служить итоги боевой и политической подготовки, достигнутые в ознаменование пятидесятилетия Великого Октября.

Личный состав училища добился высоких показателей в боевой и политической подготовке. А выпускники полностью выполнили взятые обязательства. Все они без исключения получили дипломы летчиков-инженеров и квалификацию «военный летчик 3-го класса». Некоторые из них — В. Д. Захаров, А. А. Чернявский, В. И. Новиков, В. И. Николаев — закончили училище с золотой медалью; И. Н. Короткин, Н. П. Чижиков,

П. П. Каверзнев, Б. В. Кожемяко, К. В. Макеев, А. В. Остен, Н. П. Куприенко, В. В. Ткачук, О. В. Жуков, А. И. Филатов, В. И. Стадник — с отличием. Все стали спортсменами-разрядниками, научились грамотно эксплуатировать современную авиационную технику, приобрели необходимые командирские навыки и ценные качества начальника-воспитателя.

**Владимир Николаев — ленинский стипендиат, окончивший училище с золотой медалью в 1967 году.**

В одном из пунктов обращения записано: «В гарнизоне посадить парк и назвать его: «Парк юбилейного выпуска». И это обязательство претворено в жизнь. Есть теперь в военном городке такой парк.

Прощаясь с родным гнездом, молодые офицеры сердечно благодарили своих учителей, «начкомов» и «комиссаров» шестидесятых годов, за их труд и прежде всего — за личный пример в учебе и службе. Личный пример летно-инструкторского и технического состава, политработников и преподавателей училища, без преувеличения можно сказать — ведущая дисциплина на протяжении всей истории кузницы авиационных кадров.

Курсанты всегда равняются на лучших, подражают старшим.

Такие офицеры как полковники А. Я. Денисенко, В. Г. Алешкин, В. П. Тонкошкур, подполковники Г. А. Долотов и Н. А. Захаров, летчики-инструкторы капитаны В. Н. Варакута и Ю. В. Гладков, старшина Г. С. Скубак, ефрейтор Н. Г. Линник, служат для будущих авиаспециалистов образцом самоотверженного исполнения воинского долга.

За полвека лицо Ейской кузницы летных кадров возмужало. Постоянный состав — это всесторонне развитые, знающие военное дело, преданные авиации, верные идеям Ленина люди.

Вот несколько портретов.

Основным правилом в работе офицера Георгия Михайловича Григорьяна является принцип: «Делай, как я». Хороший принцип для командира, безупречного во всех отношениях. Григорьян, прежде чем провозгласить «делай, как я», много работал над собой, оттачивал до блеска мысли, поступки, летное мастерство. По образованию — он летчик, летчик опытный, высокодисциплинированный. И когда коммунисты подразделения решали вопрос, кого им избрать секретарем партийной организации, — все сошлись на кандидатуре Георгия Михайловича. Волевому, внутренне организованному человеку все по плечу. С той поры, как Григорьян стал партийным вожаком, подразделение занимает прочное место в шеренге передовых.

Непререкаемый авторитет Григорьяна, летчика и коммуниста, позволяет ему смело решать любые проблемы. Однажды воинам предстояло выполнить одну ответственную задачу. Партийный вожак мобилизовал коммунистов на претворение в жизнь полученного задания. В первую очередь была организована глубокая индивидуальная работа с молодыми летчиками, от которых зависело в основном решение задачи.

Григорьян и другие активисты занимались с каждым человеком в отдельности. Изучив характер, слабые и сильные стороны молодых инструкторов, помогли им успешно закончить учебный год.

Опыт лучших воинов был обобщен и распространен. Так, молодой инструктор член КПСС И. Ф. Коновалов выступил перед личным составом с рассказом о своих успехах в боевой и политической подготовке. Он и практически оказывал помощь товарищам в совершенствовании летного мастерства.

Георгий Михайлович — всегда в гуще масс. Он постоянно бывает в звеньях, помогает коммунистам организовать политическое обеспечение полетов, качественное выполнение плановой таблицы летного дня или ночи. При этом каждый коммунист получает определенное задание, которое

добросовестно, настойчиво проводит в жизнь.

Стойкие партийные принципы таких людей, как Георгий Михайлович Григорьян, помогают командованию и политотделу мобилизовывать личный состав на выполнение приказов Министра Обороны СССР. Они способствуют развитию у курсантов чувства нового, двигать вперед военную авиационную науку.

Наконец, повышается активность низового партийного звена. Прививается всем коммунистам чувство личной ответственности, за состояние дел не только своего подразделения, но и всего училища.

«Собранность, деловитость, четкая последовательность и пунктуальность в соблюдении правил подготовки машин к полетам — принцип военного техника 1-го класса коммуниста Михаила Егоровича Пушкова», — так записано в очередной его аттестации. Хороший принцип, поскольку он позволяет Михаилу Егоровичу добиваться максимального налета на машину в каждую летную смену и гарантирует безотказность ее работы как на земле, так и в воздухе.

…Катился по бетону взлетно-посадочной полосы реактивный грохот, а в небе над Азовским морем сверхзвуковые самолеты плели узоры из инверсий. Или обычные курсантские полеты. Обычные уже много лет для Егорыча — так любовно зовут старшего техника-лейтенанта Пушкова его сверстники.

Пушков, прежде чем выпустить самолет в воздух, придирчиво ощупал его своими натруженными, мозолистыми руками и… глазами, видевшими все, что им полагалось видеть в любое время суток, в любую погоду. Видеть полагалось многое. Очень многое — внутри машины и снаружи, под броней, в глубине умных приборов. Приседая на корточках и скользя по металлу загрубелыми пальцами, Пушков быстро, но не торопясь подошел к щитку-закрылку, покачал его и вдруг насторожился. Так настораживается доктор, уловив пальцами что-то лишнее, коварно спрятавшееся где-то глубоко в организме пациента.

— Стоп! — скомандовал себе Пушков. Еще раз качнул щиток-закрылок. Он на какие-то доли миллиметра больше положенной нормы отклонился в сторону.

— Стоп! — теперь уже летчику сказал Пушков. Взял нужный инструмент и опять же быстро, но не торопясь, принялся снимать щиток-закрылок.

Чутье пальцев Егорыча не обмануло. Неисправность скрывалась в узле крепления…

Так, наверное, в тысячный раз Пушков предупредил чрезвычайное происшествие в воздухе. Летчики и курсанты смело

и уверенно летают на самолете, подготовленном Михаилом Егоровичем.

На протяжении многих лет в служебных аттестациях Пушкова повторяются слова: «Авиационная техника не имеет отказов по его вине, качество подготовки самолета к полету всегда отличное». И машина, обслуживаемая М. Е. Пушковым, одной из первых получила почетное звание «Отличный самолет».

Отличные и подчиненные у Михаила Егоровича. И вряд ли есть такой отдел в авиации, который не обогатился бы оттого, что к нему обратил свой взор Михаил Егорович. Так, Пушков придумал и исполнил двадцать схем устройств разрезных агрегатов для методического класса авиационной техники. Он с товарищами внес немало ценных рационализаторских предложений в техническое обучение личного состава. Словом, он принципиальный коммунист и офицер нового времени, эпохи реактивной авиации…

Пожалуй, только воинским званием и отличается от Михаила Егоровича Пушкова Дмитрий Дмитриевич Богдашко. Старшина-сверхсрочник Богдашко — оператор 1-го класса, командир экипажа радиолокационной станции.

Опять хочется оглянуться назад. Кажется, еще недавно, совсем недавно летчики в полете переговаривались по трубочному телефону, а с землей с помощью вымпелов и, «попхема»; ночью их выводили на аэродром «летучие мыши» и сбивали с толку костры цыганских таборов. Кажется, недавно в авиацию пришло радио. И вот уже оно заключило прочный союз с локацией. Радиолокационная станция — глаза и уши аэродрома, От нее во многом зависит качество выполнения задания летчиков. Ну, а если локатор — глаза и уши аэродрома, то оператор — мозг его, которому не дано ошибаться.

Старшина Богдашко всесторонне подготовил себя и подчиненных к тому, чтобы днем, ночью, при любых помехах бесперебойно обеспечивать многоцелевую работу своих подопечных, когда они находятся в полете. И не случайно Дмитрий Дмитриевич 37 раз поощрялся командованием, награжден нагрудным знаком «Отличный связист», а имя его занесено в Книгу почета училища.

Вся многолетняя служба старшины Богдашко в рядах Советской Армии — образец выполнения воинского долга, безупречной верности присяге. Дмитрий Дмитриевич много и, упорно постигал тайны эфира, изучил в совершенстве несколько типов радиолокационных станций, овладел смежной специальностью электромеханика-дизелиста. Поэтому и не страшны теперь никакие помехи его экипажу. Работать под

началом старшины Богдашко с ошибками нельзя, да и просто невозможно. Об этом знают буквально все, кому приходилось обеспечивать полеты и лично сталкиваться в процессе работы с мастером эфира.

Таких воинов-коммунистов, о которых рассказано кратко, в училище немало. Все они, являясь отличниками боевой и политической подготовки, умело мобилизуют личный состав на успешное решение стоящих учебных задач.

Результаты усилий лучших воинов-активистов налицо. В 1967—1968 годах, в период трех знаменательных юбилеев — 50-летия Советского государства, Советских Вооруженных Сил и Ейской кузницы летных кадров — личный состав добился заметных успехов. За образцовые показатели в ратном труде училище отмечено Советской Родиной особыми наградами.

# Вторая жизнь космонавта Комарова

Постановлением Совета Министров СССР Ейскому авиаучилищу присвоено имя дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова.

В мае юбилейного года, в самый солнечный месяц, началась вторая жизнь космонавта Комарова. В мае шестьдесят седьмого Владимир Михайлович как бы родился вторично и начал самостоятельную жизнь так же, как он начал ее в первый раз, юношей, влюбленным в безбрежный пятый океан. Он снова стал, теперь уже навечно, под голубое авиационное знамя, снова пришел в летную школу и снова, как прежде, своим упорством в учебе, бесстрашием в полетах будет служить примером курсантам и летчикам. Вместе с ними побывает на всех глубинах земной атмосферы, оставит свой след на пыльных тропинках далеких планет, а если Родина позовет в бой — протаранит любого врага.

Об этом говорили на митинге, посвященном присвоению училищу имени космонавта Комарова. Памятным был тот день. Особенно для тех, кто лично знал Владимира Михайловича, кто ел с ним, как говорится, из одного курсантского бачка, летал с ним по соседству.

В училище много сослуживцев Комарова. В 1945—1946 годах летал рядом с Владимиром Михайловичем майор Денисов. В одно время с Владимиром Михайловичем учился Алексей Ильич Степанов — теперь майор, штурман эскадрильи, летчик 1-го класса, награжденный за отличные показатели в учебно-боевой и политической подготовке орденом Красной Звезды. Знали Комарова офицеры Г. Олейник, В. П. Мельков, П. Г. Бондарев и другие летчики.

С чувством законной гордости воспринял личный состав весть о присвоении училищу славного имени. Офицеры и рядовые, пришедшие на митинг, взяли повышенные обязательства в соревновании, за достойную встречу 50-летия Великого Октября. Свое слово они, как всегда, сдержали с честью.

Боевые дела ейчан отмечены особой наградой. Ейскому авиаучилищу в канун пятидесятилетия Советской власти было вручено Памятное Знамя Центрального Комитета КПСС, Совета Министров Советского Союза и Президиума Верховного Совета СССР.

С этим знаменем провожали в боевые полки летчиков-инженеров выпуска юбилейного года. На торжество вручения дипломов и офицерских погонов к ейским питомцам прибыла жена космонавта Комарова — Валентина Яковлевна. Она

пожелала молодым воздушным бойцам безоблачного неба и вместе с портретом космонавта передала на вечное хранение личному составу его форменную куртку с Золотой Звездой Героя Советского Союза и орденскими планками, шинель, шапку, рабочую куртку, комсомольский значок и тюбик с пастой черной смородины, побывавший в космосе.

С Памятным Знаменем личный состав училища 9 ноября 1967 года прошел церемониальным маршем по «Площади авиаторов», где в тот день был открыт Монумент славы. В основание монумента, олицетворяющего собой устремившийся ввысь современный самолет, неотделимо врос бюст человека с волевым, открытым всем ветрам лицом. На голове шлем, каких уже давно не носят. На лбу очки-бабочки, «чкаловские». Молодежь их не знает. Да это и не обязательно. Она знает все о человеке в летных очках и шлеме, давно снятых с вооружения. Он — прошлое училища, стартовая площадка, плечи, с которых поднялся сверхзвуковой аппарат. Лицо его знакомо всем тем, кто видел воспитанников «Ейской».

Под звуки авиационного марша строй ветеранов и тех, кто сменил их, прошел по «Площади авиаторов». Впереди знаменосцы несли целую эскадрилью знамен, четырнадцать памятных красных полотнищ, высвеченных ярким южным солнцем. Это уникальное в своем роде шествие возглавляло Знамя ВЦИК — награда за ратный труд и верность Советской Отчизне в дни революции.

Здесь, на «Площади авиаторов», находились и ейчане — труженики Азовского моря, Приазовских степей, фабрик и заводов. Они постоянно вместе, всегда в одном строю с воинами училища. У них пополам и радости, и невзгоды. Пионеры и школьники возложили к подножию Монумента славы цветы. Море цветов!..

Воины и жители города с большим волнением слушали заключительные слова представителя Ейского горкома КПСС и горисполкома Юрия Григорьевича Тарады:

— Слава училища, его замечательные традиции, — это слава и трудящихся нашего города. Ейск и училище — понятия, неразрывно связанные друг с другом. Мы, трудящиеся города и района, гордимся тем, что старейшее авиационное училище Страны Советов называется «Ейским». Монумент славы — признание огромных заслуг личного состава школы штурмующих небо перед народом, перед партией, перед социалистической Родиной…

Выступали и другие товарищи. Надолго запомнилась молодым ейчанам речь ветерана училища Александра

Кондратьевича Кривошеева.

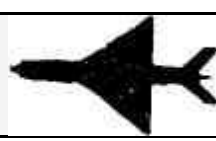
— Вместе с рабочими и крестьянами, — сказал на митинге бывший летчик-комиссар, — вдохновленные бессмертными ленинскими идеями воспитанники училища отстаивали молодую Страну Советов от ее многочисленных врагов в годы гражданской войны. Гордые буревестники революции защищали красный Петроград, сражались на Волге и Черном море, боролись за победу Советской власти в Туркестане…

Молодые ейчане вместе со своими отцами громкими аплодисментами встретили выступление одного из курсантов, который горячо провозгласил:

— Сегодня мы клянемся великой партии коммунистов быть верными идеалам коммунизма, быть преданными делу, за которое боролись наши отцы и старшие братья. Мы принимаем эстафету старшего поколения! Мы готовы повторить их подвиг!..

Вместе с молодыми авиаторами на новой площади, расцвеченной знаменами и щедрым кубанским солнцем, молодые труженики полей, заводов и моря торжественно произносили:

Именем солнца,
Именем Родины
Клятву даем.
Именем жизни
Клянемся
Павшим героям:
То, что отцы не допели, —
Мы допоем!
То, что отцы не достроили, —
Мы достроим!..



# К новым свершениям!

Пятьдесят лет… Это и много и мало для витязей пятого океана. Впереди новые трудные дороги, ведущие в тайны авиационной науки, к летному мастерству, к умению побеждать врага в любых условиях.

Под руководством Коммунистической партии и этот путь будет пройден успешно. Год от года личный состав училища, опираясь на могучую технику, созданную советским народом, еще глубже проникнет в глубины пятого океана. Ничто не сможет задержать его устремлений в космос, к звездам. Здесь не умеют останавливаться на достигнутом.

Новое поколение летчиков, курсантов, авиационных специалистов, перед которыми Родина широко распахнула двери в творческую жизнь, и на этом трудном пути будет достойно своих отцов. Страна по-матерински воспитывает его на легендарном прошлом нашей социалистической Отчизны, партии коммунистов — вдохновителя всех революционных, боевых и трудовых подвигов советского народа.

Личный состав Ейского авиаучилища смело смотрит в прекрасное будущее. Ему выпало на долю счастье не меньшее, чем первым красным пилотам, проложившим первую трассу в небо, — осваивать сверхзвуковую авиационную технику отечественного производства, бороздить на ней стратосферу, а завтра, может быть, и космос.

Наши ученые создают такие машины. А наши летчики хотят летать все быстрее и быстрее, дальше и выше всех. Впереди у каждого курсанта — серьезная учеба, а у преподавателей и летно-инструкторского состава — большая работа по воспитанию мужественных, политически зрелых воздушных бойцов. И они с этой задачей справятся с честью, все сделают для укрепления могущества первого в мире социалистического государства. Они постоянно на боевом посту.

# ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА — ВОСПИТАННИКИ ЕЙСКОГО АВИАУЧИЛИЩА

## *ДВАЖДЫ ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА*

Кузнецов Михаил Васильевич
Мазуренко Алексей Ефимович
Раков Василий Иванович
Степанян Нельсон Георгиевич
Челноков Николай Васильевич

## *ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА*

Абрамов Владимир Федорович
Аглотков Федор Николаевич
Адонкин Василий Семенович
Акаев Юсуп Абдулабекович
Алексеев Константин Степанович
Алексухин Василий Тимофеевич
Антоненко Алексей Касьянович
Афанасьев Николай Федорович
Бадюк Михаил Михайлович
Бажанов Григорий Сергеевич
Балашов Иван Федорович
Балашов Вячеслав Павлович
Балебин Василий Алексеевич
Барбашинов Михаил Никанорович
Барский Андрей Иванович
Барташов Макар Власович
Баштырков Андрей Андреевич
Батурин Александр Герасимович
Байсултанов Алим Юсуфович
Беляев Павел Иванович
Бокий Николай Андреевич
Белозеров Иван Павлович
Борзов Иван Иванович
Борисов Иван Дмитриевич
Борисов Михаил Владимирович

Брннько Петр Антонович
Бунимович Юрий Эммануилович
Буркни Михаил Иванович
Бурматов Владимир Александрович
Васильев Григорий Дмитриевич
Васильев Михаил Яковлевич
Василевский Владимир Гаврилович
Вербицкий Михаил Константинович
Волынкин Илья Тихонович
Воронин Иван Федорович
Войтенко Стефан Ефисович
Гагиев Александр Максимович
Гнедой Александр Алексеевич
Герасимов Филипп Филиппович
Голубев Василий Федорович
Горин Василий Алексеевич
Грачев Алексей Иванович
Гречишников Василий Алексеевич
Гриб Михаил Иванович
Губанов Георгий Петрович
Губрий Алексей Антонович
Гуляев Сергей Арсентьевич
Глущенко Леонтий Петрович
Давыдов Сергей Степанович
Денисов Константин Дмитриевич
Диденко Николай Матвеевич
Доронин Иван Васильевич
Друздев Николай Игнатьевич
Дуплий Сергей Прокофьевич
Душкин Иван Иванович
Евграфов Вадим Николаевич
Елькин Леонид Ильич
Ефимов Матвей Андреевич
Ефимов Мирон Ефимович
Ефремов Андрей Яковлевич
Жестков Александр Иванович
Жучко Тихон Свиридович
Журавлев Василий Артемович
Замятин Иван Петрович
Зайцев Николай Иванович
Зюзин Дмитрий Васильевич
Иванов Яков Матвеевич
Ильин Илья Иванович
Ильяшенко Георгий Данилович

Кабанов Евгений Иванович
Каберов Игорь Александрович
Канарев Виктор Павлович
Карасев Антон Андреевич
Карпов Александр Терентьевич
Катунин Илья Борисович
Каштанкин Виктор Николаевич
Киселев Василий Николаевич
Кисляк Николай Александрович
Киценко Иван Иванович
Климов Павел Дмитриевич
Клюшкин Алексей Степанович
Ковалев Константин Федорович
Ковальчук Иван Иванович
Кожанов Петр Павлович
Колесник Павел Автономович
Колесников Николай Данилович
Кологривов Михаил Михайлович
Коломиец Петр Леонтьевич
Кондратьев Петр Васильевич
Кандрашин Андрей Кузьмич
Корзунов Иван Егорович
Коршунов Иван Егорович
Косенко Юрий Хрисанфович
Костылев Георгий Дмитриевич
Котов Никита Дмитриевич
Кочелаевский Юрий Петрович
Кошевой Федор Алексеевич
Кошелев Петр Львович
Кравцов Иван Савельевич
Краснухин Александр Михайлович
Крохалев Анатолий Ильич
Крученых Севастьян Петрович
Кузнецов Александр Алексеевич
Кузнецов Анатолий Иванович
Кузнецов Василий Михайлович
Курзенков Александр Георгиевич
Курзенков Сергей Георгиевич
Лапшенков Семен Васильевич
Лебедев Дмитрий Максимович
Леваневский Сигизмунд Анатольевич
Летучий Петр Яковлевич
Литвинчук Борис Михайлович
Лобанов Евгений Александрович

Ломакин Анатолий Георгиевич
Львов Семен Иванович
Ляпидевский Анатолий Васильевич
Лущенко Григорий Андреевич
Марченко Иван Тимофеевич
Макаревич Сергей Антонович
Мануков Василий Алексеевич
Матвеев Яков Иванович
Малыгин Василий Иванович
Минаков Василий Иванович
Мироненко Александр Алексеевич
Михалев Владимир Александрович
Молоков Василий Сергеевич
Мордин Василий Александрович
Москаленко Георгий Васильевич
Мусатов Николай Алексеевич
Наржимский Владимир Александрович
Немков Иван Андреевич
Николаев Николай Иванович
Орлов Федор Никитович
Орлов Павел Иванович
Осыка Демьян Васильевич
Павлов Георгий Васильевич
Павлов Павел Иванович
Павлов Павел Ильич
Панин Павел Алексеевич
Пасынков Григорий Васильевич
Петраков Анатолий Ильич
Петренко Евгений Васильевич
Пинчук Георгий Семенович
Пирогов Владимир Васильевич
Плоткин Михаил Николаевич
Победкин Николай Иванович
Поздняков Алексей Петрович
Полевой Иван Степанович
Попович Григорий Данилович
Покровский Владимир Павлович
Потапов Александр Семенович
Преображенский Евгений Николаевич
Приказчиков Алексей Лукич
Радус Федор Никифорович
Разгонин Александр Иванович
Рензаев Алексей Иванович
Рожков Александр Евгеньевич

Романенко Александр Сергеевич
Рукавицын Владимир Павлович
Рыжов Евграф Михайлович
Рыбин Иван Петрович
Савченко Владимир Миронович
Сапожников Владимир Сергеевич
Сгибнев Петр Георгиевич
Севрюков Леонид Иванович
Селютин Аркадий Михайлович
Серов Илья Андреевич
Скнарев Александр Ильич
Скугарь Владимир Антонович
Снесарев Владимир Семенович
Советский Михаил Александрович
Соловьев Константин Владимирович
Сорокин Захар Артемович
Стариков Дмитрий Александрович
Стрелецкий Петр Федорович
Стрельников Василий Поликарпович
Сухов Константин Васильевич
Сухомлин Иван Моисеевич
Тарасов Алексей Кондратьевич
Татаренко Дмитрий Митрофанович
Тихомиров Иван Васильевич
Толмачев Александр Федорович
Томаров Василий Александрович
Трушкин Василий Федорович
Тургенев Федор Николаевич
Удальцов Ефим Григорьевич
Усачев Филипп Александрович
Фадеев Александр Ильич
Фокин Афанасий Иванович
Фоменков Федор Васильевич
Харламов Василий Максимович
Хохлов Петр Ильич
Хряев Василий Ильич
Цисельский Михаил Петрович
Цоколаев Геннадий Дмитриевич
Цыганков Евгений Терентьевич
Чистяков Василий Михайлович
Черненко Василий Иванович
Чечелашвили Отар Григорьевич
Чаговец Григорий Иванович:
Чулков Алексей Петрович

Шапкин Николай Васильевич
Шаров Дмитрий Михайлович
Шилков Александр Анфилович
Шипов Александр Павлович
Шишков Михаил Федорович
Шувалов Сергей Михайлович
Щербаков Виктор Иванович
Янко Михаил Егорович

# СПИСОК ВЫПУСКНИКОВ, ЗАКОНЧИВШИХ ЕЙСКОЕ ВЫСШЕЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ С ЗОЛОТОЙ МЕДАЛЬЮ

Гинкул В. Я.
Головатый В. К.
Захаров В. Д.
Копышев Е. И.
Малютин М. Д.
Михайлов В. С.
Негро В. Д.
Новиков В. И.
Николаев В. Г.
Чернявский А. А.

***С ОТЛИЧИЕМ:***

Бенов Г. М.
Бертенев В. С.
Бобров В. Г.
Богданов Н. М.
Бирюков Н. И.
Гусев В. А.
Долгов В. И.
Даутов Э. К.
Джанибеков В. А.
Демин В. А.
Ефименко М. М.
Емельянов Ю. Г.
Жуков О. В.
Заруднев Е. П.
Ковалев Г. Л.
Коновалов И. Ф.
Корозеев В. П.
Кравченко М. Ф.
Кайнов А. И.
Короткин И. Н.
Каверзнев П. П.
Кожемяко Б. В.

Куприенко Н. П.
Ларионов А. М.
Лупета В. А.
Лорви А. М.
Минин П. Н.
Муртазин А. В.
Мирошниченко А. А.
Медведев А. М.
Макеев К. В.
Орлов В. Я.
Остен А. В.
Погожев Л. Ф.
Стадник В. И.
Скородумов Г. Г.
Тимков И. И.
Ткачук В. Д.
Филатов А. И.
Хмара Б. К.
Чага Н. И.
Чижиков Н. П.
Шиканов А. А.
Янаков Я. Н.

# ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ

25 ИЮЛЯ 1918 ГОДА. День основания училища (Гутуевская дамба, Петроград).

ДЕКАБРЬ 1919 ГОДА. Школа красморлетов переводится в Самару (ныне Куйбышев) и объединяется с Нижегородской школой морской авиации, организованной в 1915 году на Гутуевском острове, в Петрограде.

МАРТ 1922 ГОДА. Школа морских летчиков переводится в Севастополь — в Круглую бухту. (Распоряжение Главвоздухофлота от 14 декабря 1921 г.)

15 ИЮЛЯ 1931 ГОДА. Школа переезжает в Ейск Краснодарского края на место постоянной дислокации. (В годы Великой Отечественной войны училище эвакуировалось сначала в Моздок, а затем — в Куйбышевскую область; с 1943 года оно вновь в Ейске).

14 ИЮЛЯ 1932 ГОДА, Школу посетил Нарком Обороны СССР К. Е. Ворошилов.

1932 ГОД. В школе впервые применяется парашют при обучении курсантов на полетах.

20 АПРЕЛЯ 1934 ГОДА. Впервые в нашей стране присваивается высокое звание Героя Советского Союза воспитанникам Ейского училища — А. Ляпидевскому, С. Леваневскому, В. Молокову, И. Доронину — за мужество и отвагу, проявленные ими при спасении челюскинцев.

14 АПРЕЛЯ 1937 ГОДА. Школа морских летчиков и летнабов переименована в Военно-морское авиационное училище.

МАИ 1956 ГОДА. Училище переведено из Морского ведомства в систему Военно-Воздушных Сил Министерства Обороны СССР.

Училище посетил Главнокомандующий Военно-Воздушными Силами Главный маршал-авиации Г. Д. Вершинин.

25 МАЯ 1959 ГОДА. Училище преобразовано в Высшее военное авиационное училище летчиков.

30 МАЯ 1967 ГОДА. Ейскому высшему военному авиационному ордена Ленина училищу летчиков присвоено имя В. М. Комарова.

ОКТЯБРЬ 1967 ГОДА. Училищу вручено Памятное Знамя Центрального Комитета КПСС, Совета Министров Советскою Союза и Президиума Верховного Совета СССР.